BERLINER FAHR-SPORT



BERLINER FAHR-SPORT

JUBILÄUMS-BETRACHTUNGEN

VON

FEDOR FREUND

(AMICUS)

BERLIN 1907

VERLEGT VON DER FIRMA JOSEF NEUSS

INHABER: KARL TRUTZ

Seiner Durchlaucht

dem Fürsten Richard zu Dohna-Schlobitten

in tiefster Verehrung gewidmet

Euer Durchlaucht

dürften eine grosse Enttäuschung erleben, wenn Sie vermeinen, dass dieses würdig ausschauende Buch, dessen Widmung Euer Durchlaucht anzunehmen geruhten, innen so ist, wie es von aussen aussieht. Leider ist dies nicht der Fall. Es ist dem Verfasser nicht gelungen, die Würde des Formats, den klassischen Stil der Typen, die feine Ausführung des bildlichen Schmucks auf den begleitenden Text entsprechend zu übertragen.

Das ist bedauerlich, aber leider nicht zu ändern.

Wie Euer Durchlaucht bereits wissen, ist dieses Werk nicht erstanden, weil die Muse in einer schwachen Stunde den Geist des Verfassers beschattete, oder gar, um einem besonders tiefgefühlten Bedürfnisse abzuhelfen. Nein, dieses Buch ist geschrieben worden, weil die Wagenfabrik Jos. Neuss am 27. April 1907 ihr fünfzigjähriges Geschäfts-Jubiläum feiert.

Und damit sind alle seine Fehler entschuldigt. Es musste nämlich zu einem bestimmten Zeitpunkt fertig sein, und da es

fertig werden musste, durfte das Ueberflüssige, das von der ersten bis zur letzten Zeile an ihm ist, nicht mehr weggestrichen werden. Und es wurde daher so, wie es ist.

Wie Euer Durchlaucht bekannt sein dürfte, erfordern es heute bei einem derartigen Jubiläum Anstand, Sitte und Zeitgebrauch, dass die Gönner und Freunde des Hauses mit einer sogenannten Festschrift beglückt werden. Fast alle diese Festschriften sind auf sehr schönem Papier gedruckt und haben, abgesehen davon, dass sie von Langeweile zu strotzen pflegen, ein so unhandliches Format und ein so kompaktes Gewicht, dass ihre Lektüre nur mit einem grossen Aufwande von physischen Kräften bewirkt werden kann. Ausser den Konkurrenten des Hauses liest sie daher niemand. Und diese unterziehen sich den erschwerenden Umständen nur, um Fehler nachzuweisen und über die dick aufgetragene Reklame zu ergrimmen. Höchstens sieht man sich die Bilder an, wenn welche drin sind. Sind keine drin, ist eine solche Festschrift noch langweiliger.

Wenn der Verfasser dieser Zeilen daher das Wort »Festschrift« auch nur in weitester Entfernung hört, beginnen sich bereits seine Kinnbacken zu der Aktion des Gähnens zu regen. Um die Gönner und Freunde der Firma Jos. Neuss vor ähnlichen Zufällen zu behüten, machte er dem jetzigen Inhaber des Hauses, Herrn Karl Trutz, den Vorschlag, ihn ruhig schalten und walten zu lassen. Er würde sich der ihm übertragenen, ehrenvollen Aufgabe, eine Festschrift zu schreiben, dadurch entledigen, dass er eine Festschrift schriebe, die keine Festschrift sei.

Damit war Herr Trutz einverstanden. Hoffentlich sind es die Leser ebenfalls. Und in allererster Reihe Euer Durchlaucht! Denn Euer Durchlaucht haben bei diesem Anlasse eine sehr gewichtige Stimme. Euer Durchlaucht haben seit 45 Jahren

Ihr gnädiges Wohlwollen der Firma Jos. Neuss zugewendet. Euer Durchlaucht haben daher für dieses, in unsern Zeitläuften so seltenes Beispiel echt patriarchalischer Gesinnung ein Anrecht, bei dem fünfzigjährigen Jubiläum des Hauses als ein nahestehender Jubilar mitgefeiert zu werden.

Aus diesem Grunde hat der jetzige Inhaber der Firma Euer Durchlaucht gebeten, die Widmung dieses Werkes gnädigst entgegennehmen zu wollen. Und der Verfasser hat sich bemüht, seinen Stoff so zu gestalten, dass Euer Durchlaucht an dem krausen Inhalte einige Stunden der Anregung finden mögen.

In tiefster Ehrerbietung

D. V.

Ein kurzes Vorwort.

In gewissen Zeitabschnitten tauchten an den Ufern der Spree eine Anzahl von Vätern auf, die den »Berliner Fahrsport« schaffen wollten. Aber gar bald mussten sie sich mit dem philosophischen Zitate von Wilhelm Busch trösten: »Vater werden ist nicht schwer, Vater sein dagegen sehr!« Und sie sahen ihr Kind langsam dahinwelken und in trabender Schwindsucht sein Lebenslicht aushauchen.

Das geschah drei-, vier- oder fünfmal. Vielleicht haben die Väter nichts getaugt, vielleicht lag es an andern Gründen. Jedenfalls wäre ich, wenn ich mich in diesem Buche auf den Berliner Fahrsport allein hätte beschränken wollen, bereits auf Seite 20 auf trockene Oeden und die Wüste der Langeweile gestossen.

Nur einmal stand der Berliner Fahrsport auf der Höhe. Aber lang, lang ist's her! So lang, dass es immense Schwierigkeiten gekostet hat, Nachrichten darüber auszugraben.

Besagte Nachrichten waren so vielfach verwoben und verquickt mit allerlei Dingen, die nur entfernt mit dem Fahrsport in Verbindung stehen, dass ich, wenn ich über meine Leistung objektiv urteilen könnte, fast der Meinung wäre, dass die Nebensachen in diesem Buche zur Hauptsache geworden sind. Ich würde jedoch diesen schmerzlichsten aller Vorwürfe, der

einem Autor gemacht werden kann, mit Seelenruhe ertragen, wenn ich die Gewissheit hätte, dass meine Leser sich bei diesen Nebensächlichkeiten nicht langweilen. Vielleicht ist aber ausserdem auf den folgenden Seiten manches enthalten, was sich ihrem Gedächtnis auf längere Zeit einprägen wird. Und damit wäre der Zweck dieser Uebung vollkommen erfüllt.

BERLIN, im Frühjahr 1907.

D. V.





Ausfahrt Friedrich Wilhelms III.
Nach einem Stich von Krüger.

Interessante Rückblicke.

Die Beschäftigung mit dem Berliner Fahrsport führt zu hervorragenden geistigen Genüssen. Man bemüht sich nämlich, nachzuforschen, ob der jetzt schwach vertretene Berliner Fahrsport jemals eine bessere Zeit erlebt hat, und ist infolgedessen gezwungen, von einer Bibliothek zur andern zu laufen, sich in Folianten zu versenken, den Stoff wissenschaftlich anzufassen, die Literatur von Jahrzehnten zu durchschnüffeln, kurz, diesen interessanten Stoff mit Ernst, Eifer und Gewissenhaftigkeit bis auf die Urquellen zu verfolgen.

Leider war das Ergebnis dieser geistigen Bemühungen, die sich auf Wochen und Monate erstreckten, ein äusserst minderwertiges. Das Studium der zeitgenössischen Literaturen hat das traurige Resultat geliefert, dass selbst Schriftsteller, welche von der Nation als Genies anerkannt und eingeschätzt werden, vom Fahrsport keine blasse Ahnung einer auch nur schwachen Idee hatten. Sonst hätten sie ihn doch sicher irgendwo erwähnt!

So jämmerlich nun einerseits die Ausbeute von sportlich interessanten Episoden war, so genussreich, stärkend und erhebend war anderseits der Rückblick in entschwundene Zeiten. Er zeigte nämlich, dass Se. Majestät der König von Sachsen sehr recht hatte, wenn er das Zitat Ulrich von Huttens auffrischte: »es wäre eine Lust, jetzt zu leben«.

Man kann sich schwerlich eine Vorstellung davon machen, wie Berlin vor zweihundert, ja, noch vor hundert Jahren ausgesehen hat. Die in diesem Buche verstreuten Abbildungen zeigen uns liebliche Gefilde, welche ein Sehnen nach der beschaulichen Ruhe der Vergangenheit und ihren unschuldigen Freuden hervorrufen könnten. Aber anderseits beweist uns der geringe Verkehr auf den Strassen, dass man sich zu einem Aufenthalte im Freien nicht besonders hingezogen fühlte. Und das hatte seinen guten Grund, wie wir aus den unanfechtbaren Worten eines Chronisten entnehmen können:

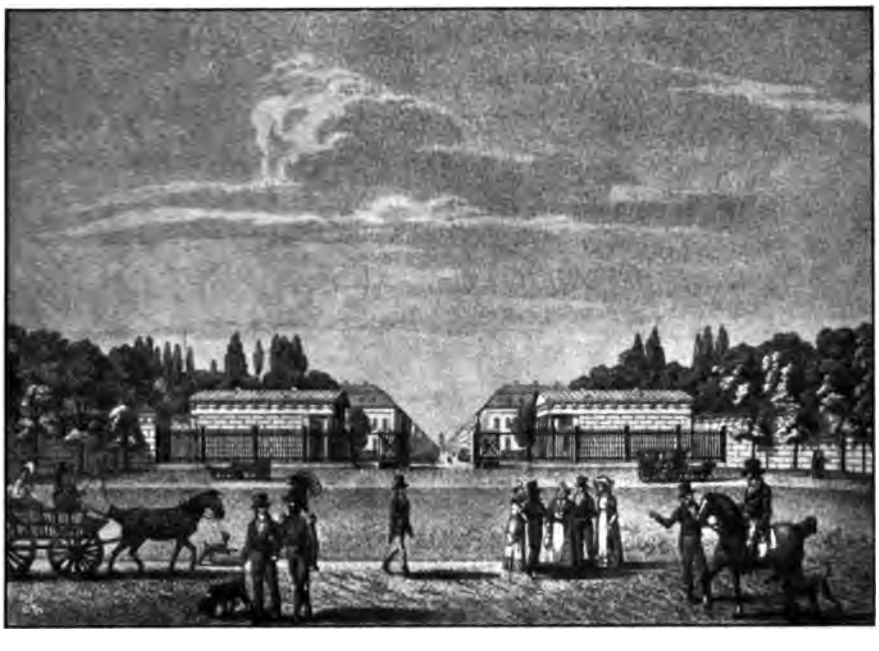
»Eine wunde Stelle im Wesen der Grossstadt Berlin bot in dem Zeitraum von 1815—1840 noch immer die Strassenreinigung. Selbst in den besten Stadtteilen konnte man es in den Sommermonaten kaum vor dem pestilenzialischen Geruch der stagnierenden Rinnsteine aushalten. Dämme und Bürgersteige starrten vor Schmutz, und an heissen, trockenen Tagen lagerte über der ganzen Stadt eine dichte Staubwolke. Nur Unter den Linden wurde der mittlere Spazierweg auf öffentliche Kosten besprengt, sonst blieb die Strassenbesprengung den Hauseigentümern überlassen und wurde von diesen sehr lässig betrieben. Um Eis und Kot von den Plätzen und Brücken fortzuschaffen, waren in ganz Berlin 18 Strassenknechte unter drei Schirrmeistern angestellt. Die Folge einer solchen Einrichtung waren die stinkenden Rinnsteine und der unergründliche Schmutz bei nassem, der unerträgliche Staub bei trockenem Wetter.«

Einige Jahrzehnte vorher war das Bild noch trauriger, wie ein anderer Chronist uns mitteilt:

»Für den Reisenden, welcher die Hauptstadt zum ersten Male durch das Hamburger, Schlesische oder Kottbuser Tor betrat, bot sich ein kläglicher Anblick dar, der ihn gewiss betroffen machen musste. Auch die Cöpenicker Vorstadt wie



Die Universität.
Man bewundere die Haartour und das Kostüm der vier Studenten in der Mitte des Bildes. Das einzige Gefährt ist eine, von einem Hunde gezogene Karre.



Das Leipziger Tor.
Der Verkehr war einfacher wie auf dem heutigen Potsdamer Platz. Die beiden Torhäuschen stehen noch.

die Linienstrasse zeigten das Bild tiefsten menschlichen Elends. Ueberall sah man Baracken, mühsam gestützte Häuser; wüste, unbebaute Plätze; grosse Misthaufen vor den Türen; die Strassen teilweise ungepflastert, so dass bei dem vorherrschenden Ostwinde Passanten wie Anwohner sich nur schwer vor den dichten Staubwolken sichern konnten, während Regengüsse anderseits das Vorwärtskommen für Wagen und Pferde in dem aufgeweichten Morast fast ganz unmöglich machten. Aber auch auf den Schmuckplätzen im Mittel-



Troïka des Kaisers Alexander von Russland. Anno 1820.

punkte der Stadt war noch nichts von dem Luxus einer Pflasterung zu bemerken, und ihre künstlerischen Vorzüge vor andern Hauptstädten wurden durch die aufdringliche Liebenswürdigkeit kniehohen Sandes oftmals recht stark beeinträchtigt.«

Mehr wie einmal wird von den damaligen Tagebuchschriftstellern der hochwohllöblichen Berliner Polizei auf die Finger geklopft, und es wird ihr nahegelegt, dass die kleinste Stadt im Erzgebirge ihr als Vorbild von Ordnung und Reinlichkeit dienen könne.



Die Linden und das Akademiegebäude.
Das Denkmal Friedrichs des Grossen, das jetzt an dieser Stelle steht, wurde erst am 31. Mai 1840 enthüllt.



Die Berliner Strasse in Charlottenburg.
Der gefurchte Sandweg gibt ein Bild von den traurigen Strassenverhältnissen der früheren Zeit.

Nun darf man ferner nicht vergessen, dass in jenen Tagen die Segnungen der Kanalisation noch nicht existierten, und dass man deshalb Odeurs ausgesetzt war, wie man sie jetzt in bayerischen Bauerndörfern kaum noch findet. Da ich Mitleid mit meinen Lesern habe, will ich sie mit den charakteristischen Darstellungen des Kriegsrats von Cöln verschonen, der zum Schluss verzweiflungsvoll berichtet:

»Die Nase möchte man den ganzen Tag im Schnupftuch tragen.«

Das war nicht etwa vor drei oder vier Jahrhunderten, sondern um das Jahr 1800 herum. Die Feder sträubt sich, das zu schildern, was die Zeitgenossen von früher riechen mussten. Und erst jetzt wird mir der bedeutende Konsum von Schnupftabak in früheren Jahrhunderten erklärlich.

Nicht uninteressant dürften auch einige Angaben über die ehemalige Beleuchtung Berlins sein. Man höre und staune:

»Erst im Jahre 1803 ist das Erleuchtungswesen regelmässig geordnet worden. Ganz Berlin erhielt eine Beleuchtung, während vorher in den meisten Strassen fast vollständige Dunkelheit geherrscht hatte. Es wurden grosse Laternen mit je zwei Lampen aufgestellt; in breiten Strassen standen sie auf Granitpfählen, in schmaleren auf eisernen Armen an den Häusern, in ganz engen Gassen hingen sie über den Weg; auch über der Lindenpromenade waren sie in solcher Weise aufgehängt. Eine besonders dazu errichtete Erleuchtungs-Invaliden-Kompagnie von 60 Mann mit einem Feldwebel und fünf Unteroffizieren besorgte unter der Oberaufsicht eines Offiziers das Anstecken und Reinigen der Lampen. Die Kompagnie zeichnete sich durch eine eigene Uniform, blaue Jacken mit dunkelroten Kragen, braune lange Beinkleider, kurze Stiefel und runde Hüte mit einem Schilde aus. Die

Unteroffiziere mussten nachmittags die Laternen nachsehen, das Oel in den Lampen abmessen und zusehen, ob die Gläser ordentlich gereinigt wären. Abends hatten sie sich zu überzeugen, dass die Laternen rechtzeitig angezündet würden. Die jährliche Erleuchtung Berlins kostete über 38000 Taler, wozu der König 22853 Taler angewiesen hatte. Sie bildete gegen früher schon einen nennenswerten Fortschritt zum besseren, aber doch genügte sie bei weitem nicht. Nur in den Hauptstrassen waren Laternen in mässiger Zahl angebracht, in den Nebenstrassen aber so vereinzelt, dass sie mehr dazu beitrugen, die Augen zu blenden, als die Strassen zu erleuchten; sie wurden ausserdem, um zu sparen, mit so wenig Oel versehen, dass sie spätestens gegen 12 Uhr in der Nacht erloschen; stand aber Mondschein im Kalender, dann wurden sie überhaupt nicht angesteckt, auch wenn der Himmel dicht mit Wolken bedeckt war. Es herrschte dann, so wie stets in den späteren Nachtstunden, über ganz Berlin eine Finsternis. Wer zu solcher Zeit durch die Strassen wandern wollte, musste sich mit einer eigenen Laterne versehen, wenn er nicht in Gefahr geraten wollte, überfahren zu werden oder in die tiefen Rinnsteine und Schmutzlöcher zu stürzen. Auch durch eine Droschke konnte sich der unglückliche Verspätete nicht retten, denn derartige Fuhrwerke gab es noch nicht. Man hatte früher einmal einen Versuch gemacht, auf dem Schlossplatze eine Anzahl Fiaker zum öffentlichen Gebrauch aufzustellen, aber die Besitzer mochten wohl ihre Rechnung nicht gefunden haben. So war denn diese Einrichtung wieder eingeschlafen. Wer einen Mietswagen benutzen wollte, musste ihn in der Wohnung des Fuhrmanns bestellen; nur beim Schluss des Schauspiels oder der Oper standen Fuhrwerke bereit, aber sie waren ziemlich teuer. Eine Fahrt in der Stadt kostete 12—16 Groschen. Während schon in andern Grossstädten

ein ausgebildetes Fiakersystem bestand, kannte man ein solches in Berlin noch gar nicht.«

So waren die Zustände vor hundert Jahren. Ein Grauen beschleicht uns, wenn wir daran denken. Und wenn der moderne Berliner nur einen Funken von Einsicht und Dankbarkeit in sich hat, muss er, wenn er um vier Uhr nachts bei glänzender elektrischer Beleuchtung in dem auf gleichmässigem Asphalt dahinschwebenden Auto nach Hause gondelt, vergnügt vor sich hinsummen: »Es ist eine wahre Lust, zu leben!«

In diesem Buche werden wir die Beobachtung, dass wir in einem glücklichen Zeitalter leben, noch oft machen können. Denn das Schneckentempo, in welchem frühere Jahrhunderte dahinkrochen, ist dem Automobiltempo gewichen, welches uns jede Minute zehnfach auskosten lässt und uns in einer kurzen Spanne Zeit Tausende von neuen Eindrücken und Genüssen verschafft.





Viererzug aus dem Anfang des vorigen Jahrhunderts.
Nach einem Bilde von Horace Vernet.



Extrapost aus dem Anfang des vorigen Jahrhunderts.

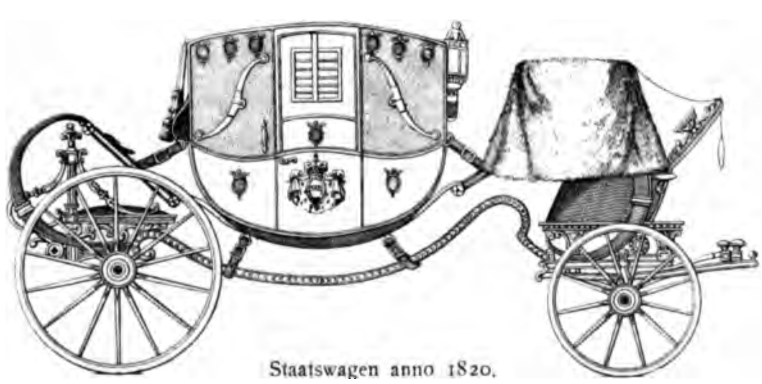
Verkehrsmittel im alten Berlin.

Bis zur Regierungszeit des Grossen Kurfürsten waren die »Karossen«, welche an andern deutschen Höfen schon vielfach verbreitet waren, in Berlin nur ganz vereinzelt zu sehen. Im Jahre 1569 wird ihrer in alten Chroniken zum ersten Male Erwähnung getan, und sie werden dargestellt als plump, vierschrötig, aber in ihrer inneren Ausstattung gar prächtig und kostbar. Wenn die Strassenverhältnisse 150 Jahre später noch so entsetzliche waren, wie sie nach authentischen Berichten von Zeitgenossen bereits geschildert worden sind, muss die Fahrt in den ersten Karossen alles andere eher als ein Vergnügen gewesen sein. Aber da es für fein galt, eine Karosse zu besitzen, und da die Damen der damaligen Zeit sich nach einer Equipage gerade so sehnten, wie das heute noch der Fall ist, kam diese Mode immer mehr in Aufnahme. Im Jahre 1646 wurden auf Veranlassung des Grossen Kurfürsten einige »Karreten« von Cleve nach Berlin importiert, um das Strassenbild zu beleben und die Unbequemlichkeit des Reit- und Fussverkehrs zu erleichtern. Sechzig Jahre später war man auf Karossen bereits so versessen, dass eine Chaisen- und

2

Karossensteuer eingeführt werden musste, um den Drang, mit einem eigenen Gefährt zu renommieren, einzudämmen.

Die Vermehrung der Karossen in Berlin hatte das gute, dass sie eine Erfindung zeitigte, welche den Namen Berlins zwei Jahrhunderte lang in die zivilisierte Welt hinaustrug und für den Wagenbau von hervorragender Bedeutung gewesen ist. Dem Generalquartiermeister und Obersten von Chiege gab nämlich der Grosse Kurfürst den Auftrag, für ihn ein diplomatisches Geschäft von hoher Wichtigkeit in Paris abzuwickeln. Die Diplomaten von heute können sich bei solchen Gelegenheiten des Luxuszuges mit Schlafkabine und Restaurationswagen bedienen und haben nicht den zehnten Teil der Strapazen auf sich zu nehmen, die man damals auf einer Reise von Berlin bis Leipzig zu tragen hatte. Jedoch bestand der Vorzug jener Zeit darin, dass politische Geschäfte nicht mit derjenigen Schnelligkeit erledigt zu werden brauchten, wie die Gegenwart sie bedingt. Monsieur Philipp de Chiege konnte sich daher, bevor er seine Reise antrat, eine Karosse bauen lassen, welche ganz seinem Geschmack und seinen Bedürfnissen entsprach. Und da er in Architektur und Technik ein geübter Mann war, kam bei dieser Gelegenheit ein Meisterwerk zustande, das unterwegs die grösste Sensation erregte und über



Staatswagen anno 1820.

welches die Pariser vor Bewunderung einfach paff waren. Mit märchenhafter Geschwindigkeit verbreitete sich der Ruhm dieses Wagens nach allen Windrichtungen, und es wurde ihm nach dem Orte seiner Abstammung der Beiname »Berline« gegeben.

Wie sah nun dieser vielgerühmte Wagen aus?

Der Kutschkasten hing über emporgekröpften Langbäumen an leichten Federn so hoch über dem Erdboden, dass man nur vermittelst einer kleinen Leiter in das Innere des Wagens



Fiaker anno 1785.

gelangen konnte. Die Konstruktion hatte den Vorzug, dass auf den damaligen schlechten Landwegen die Stösse erheblich gemildert wurden. Sie hatte aber anderseits den Nachteil, dass der Wagenkasten in ewig pendelnder Bewegung war und die Insassen bei ihrer ersten Fahrt sicher durch jene Krankheit molestiert wurden, die uns heute als das grausige Gespenst der Seekrankheit Schauder und Schrecken einflösst. Namentlich die Kutscher, welche jene Gefährte dirigierten, müssen frei von allen Schwindelanfällen gewesen sein. Sie schwebten so hoch in der Luft, dass sie, wie die Chronik berichtet, bequem in die erste Etage der Häuser hineinblicken konnten. Das will jedoch aus dem Grunde nicht viel besagen,

2*

weil damals die Häuser ungemein niedrig waren. Oder es ist ein Schwindel, wie ihn auch Matrosen auf schwankenden Schiffen gern zum besten geben. Der Krönungswagen König Friedrichs I., der im Jahre 1698 gebaut wurde und jetzt noch im Königlichen Marstall zu sehen ist, hat eine ähnliche, aber erheblich verbesserte Form.

Generalquartiermeister von Chiege war, seinem Namen nach zu urteilen, sicher einer der französischen Refugiés, welche der Grosse Kurfürst in Gnaden in seinen Landen aufgenommen hat. Diesen Refugiés verdankte Berlin noch ein zweites Verkehrsmittel, welches sich fast bis in die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts erhalten hat, nämlich die Portechaisen. Da der Aufwand einer Karosse wegen der Bespannung von vier Pferden und des dazu gehörigen Personals immerhin ein teures Vergnügen war und es anderseits nicht jedermanns Sache war, auf Stelzen einherzuschreiten, wie es die Kavaliere jener Zeit wegen des unergründlichen Strassenschmutzes oft taten, waren die Portechaisen, namentlich für die Frauen, ein bald sehr beliebtes Beförderungsmittel. Im Jahre 1680 bewilligte der Grosse Kurfürst 588 Taler für 12 Sänften und 24 Livreen der Träger. Da der Gedanke dieses Unternehmens von den Refugiés ausgegangen war, erhielten diese auch ein ausschliessliches Privilegium der neuen Verkehrseinrichtung. Ein Major Cayard wurde zum Inspektor der Sänftenträger ernannt, welche aus den Reihen der Kolonisten zusammengestellt wurden.

Aber wie schon im alten Rom die aus dem Orient stammenden Sänften allmählich durch Wagen verdrängt worden sind, so ging es ihnen auch in Berlin. Im Jahre 1718 waren ihrer nur noch acht im Verkehr, und unter der Regierung Friedrich Wilhelms I. wurden sie nur noch von zwei Damen ständig benutzt. Die Gemahlin des Kronprinzen liess sich durch eine Sänfte von ihrem Wagen aus die Wendeltreppe des Schlosses





hinauftragen, und eine Baronesse Labes, welche infolge einer Lähmung nicht gehen konnte, liess sich in einer Portechaise tragen. Das Unternehmen an sich konnte nicht leben und nicht sterben. Im Jahre 1779 nahm ein Herr von Clair die Sänften in Pacht, musste sie aber bereits 1783 seinen Gläubigern überlassen. Diese verpachteten sie an die Träger, welche auf den damals belebtesten Plätzen, dem Berlinischen Rathaus, Molkenmarkt, Neuen Markt, Unterm Schloss, Unter den Linden, am Dönhoffschen Platz und auf dem Friedrichstädtischen Markt, dem späteren Gendarmenmarkt, ihren Standort hatten. Im Jahre 1833 zeugte nur noch eine einzige Sänfte in Berlin von entschwundener früherer Pracht. Sie stand vor dem ersten Schlossportal nach dem Lustgarten zu und trug ein kleines Plakat folgenden Inhalts: »Wer diese Sänfte gebrauchen will, der melde sich in der Siebergasse.« Da diese Art der Nutzanwendung etwas umständlich und kompliziert war und namentlich bei grosser Eile sich nicht als zweckdienlich erwies, musste auch sie, die sich nunmehr als ein Verkehrshindernis erwies, über kurz und lang das Feld räumen. Das Andenken an die Sänften erhielt sich jedoch noch lange in Berlin, da Glasbrenner sie in folgender Anekdote verewigt hat:

»Ein Bauer aus der Umgegend Berlins, der in einem Bierhause der Friedrichstadt schon oftmals einigen Studenten zur Zielscheibe ihres Witzes gedient hatte, äusserte den Wunsch, einmal in einer Portechaise getragen zu werden. ‚Dat muss erstaunlich angenehm sind', sagte er, ‚dat möcht' ick mir woll mal spendieren, wenn't nich zu ville kosten dhäte.' — Die Studenten lächelten einander heimlich zu und sagten ihm, er möge nur am nächsten Markttage wieder nach Berlin kommen, sie würden ihm dann eine Portechaise bestellen. Sie hielten auch ihr Wort, nahmen aber den Boden aus der Portechaise



heraus und befahlen den Trägern, sobald der Bauer eingestiegen sei, mehrere Strassen weit recht schnell zu gehen und sich dann im Bierhause ihren Lohn zu holen. So geschah es auch. Der Bauer steigt in die Sänfte ein, wundert sich, dass er sich nicht setzen kann, muss hin und her trippeln, schlägt mit dem Kopf bald gegen dieses, bald gegen jenes Brett, rennt mehrere Glasscheiben ein, und kehrt endlich mit einem stark von Beulen bedeckten Kopfe zurück.

‚Nun', riefen die Studenten, ‚wie hat es dir jefallen?'

‚I nu', antwortete der Bauer, ‚et is so übel nich! Aber, hören Se mal, ville besser als Gehen is es ooch nich!'«



Englischer Eilwagen.



Wallfahrt nach Französisch-Buchholz.
Nach einem Stich von Chodowiecki.

Mietsfuhrwerke in Berlin.

Die Institution der Mietsfuhrwerke reicht in Berlin bis auf das Jahr 1690 zurück. Um diese Zeit bedienten sich bereits vornehme Fremde der »Carosses de Remise«, welche von Gastwirten und Pferdehändlern gestellt wurden und für den Verkehr in der Stadt und Fahrten nach Potsdam, Oranienburg und andere Ortschaften in der näheren Umgebung Berlins gemietet werden konnten. Weitere Reisen konnten nur mit der Post unternommen werden, welche in gewisser Beziehung auch als Mietsfuhrwerk zu betrachten war, da man entweder einen ganzen Wagen oder einzelne Plätze in einem Wagen mieten konnte. Im Jahre 1821 kam die Neuerung auf, dass man sich der Postchaisen auch zu Spazierfahrten in die Umgebungen Berlins bedienen durfte. Man erhielt Wagen mit zwei und vier Pferden bespannt. Bei vier Pferden fuhr der Postillion vom Sattel. Dem Verkehr zwischen Potsdam und Berlin dienten

die sogenannten »Journalieren«, die im Sommer täglich dreimal hin- und zurückfuhren.

Wie zeitraubend noch kurz vor dem Jahre 1840 die Reisen mit der Post waren, geht aus einer Schilderung in den »Vertrauten Briefen über Preussens Hauptstadt« hervor. Dort heisst es an einer Stelle:

»Freitags, den 8. dieses, bin ich mit dem Casseler Eilwagen glücklich in diesem Eldorado des echten Preussen angelangt. Der Kondukteur, welcher unsere Fahrt von Bitter-



Die Eröffnung der Potsdamer Bahn.

feld, einem Städtchen in der Nähe von Halle, zwei Meilen diesseits gelegen, leitete, machte, als er unweit Potsdam erfuhr, dass ich Preussens Hauptstadt zum erstenmal besuche, seinem Berliner Enthusiasmus Luft und konnte nicht Worte genug finden, um mir die Herrlichkeiten der Spreestadt, das Coliseum, die Linden, Tivoli, Elysium, das Ballett in der Oper und das Weissbier auszumalen. Ein Kaufmann aus Tilsit, der von der

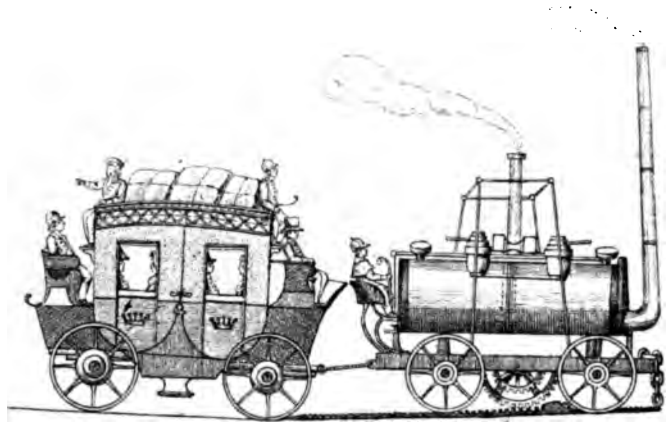


Leipziger Messe heimkehrte und mein Reisegefährte im Kabriolett war, unterstützte ihn dabei. Ich hielt es für meine Pflicht, andächtig zuzuhören und meine Verwunderung an den Tag zu legen. Hab' ich doch von jeher vor dem preussischen Patriotismus, der dieses, nur mit Sand und Tannenwäldern überflüssig versehene Land so mächtig gemacht hat unter den europäischen Staaten, eine unwandelbare Ehrfurcht gehabt. Wie hätte ich es über das Herz bringen können, meinen beiden Preussen ihre Exklamationen zu verleiden und den nicht eben angenehmen Eindruck auszusprechen, welchen die Teltower Rüben-Natur, der Staub und die einförmige, dürftige Fläche zwischen Potsdam und Berlin auf mich machten.

Nur die gerühmte Vortrefflichkeit der preussischen Posteinrichtung hatte mich unmutig gemacht. Wir mussten in Bitterfeld über vier Stunden auf den Leipziger Eilwagen-Kurs warten, der hier mit dem Casseler vereint wurde. Ich hatte den Eilwagen direkt von Cassel nach Berlin belegt, und der Aufenthalt in Bitterfeld war ein zufälliger, weil die Leipziger Post mit Passagieren überfüllt war. Die Beförderung von vier bis fünf Beiwagen sollte die Ursache des späten Eintreffens der letzteren sein. Ich meine, dergleichen hemmende Vorfälle sollten bei einem Eilwagen-Kurs nicht vorkommen, und konnte nicht umhin, den Kondukteur des Leipziger Eilwagens, der von Bitterfeld auch der unsrige wurde, auf diesen Uebelstand aufmerksam zu machen.

Die Reisenden von Cassel oder Halle mussten sich, unter Langeweile und Müdigkeit, über vier Stunden in der Passagierstube von Bitterfeld gedulden, wo sie keine andere Unterhaltung fanden, als das freilich höchst originelle Beschwerdebuch. Die hier verzeichneten Klagen werden nicht etwa ad acta gelegt. Nein! Die Postdirektion ist sofort gehalten, die Beschwerden zu untersuchen, und die jedesmaligen, das weitere Resultat der





Dampfwagen für Leute und Güter, Anfang des vorigen Jahrhunderts.

Untersuchung erklärenden Unterschriften beweisen zur Genüge, dass diese Sache keine leere Form ist.«

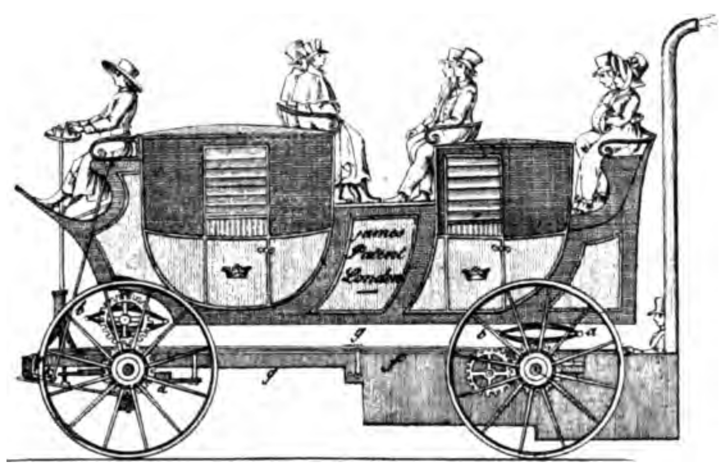
Bei dieser Gelegenheit sei bemerkt, dass dieser Reisende die Fahrt von Potsdam nach Berlin schon mit der Eisenbahn hätte zurücklegen können. Denn nachdem in England die erste Dampfeisenbahn zwischen Liverpool und Manchester im Jahre 1830 eröffnet worden war, wurde am 7. Dezember 1835 zwischen Nürnberg und Fürth der erste Schienenweg in Deutschland



Personen-Dampfwagen aus dem Anfang des vorigen Jahrhunderts.

dem öffentlichen Verkehr übergeben. In Sachsen wurde darauf im Jahre 1837 die Strecke Leipzig—Gerichshain erbaut. Dann entschloss man sich erst in Preussen, das neue Verkehrsmittel aufzunehmen. Als erste Strecke kam die Bahn zwischen Zehlendorf und Potsdam am 22. September 1838 in Betrieb. Ihr schloss sich am 29. Oktober desselben Jahres die Verlängerung der Linie von Zehlendorf bis Berlin an.

Wie skeptisch selbst Leute, die mitten im Verkehrsleben standen, die neue Einrichtung beurteilten, geht aus einer



Der von Gurney erfundene Dampfwagen.
Die Steuerung gleicht derjenigen der heutigen Automobile.

Aeusserung des Generalpostdirektors von Nagler hervor, welcher der Eisenbahn eine gesunde Pleite prophezeite. Wovon sollte sie leben, wenn die Postwagen zwischen Berlin und Potsdam stets ohne Passagiere führen?! Aerzte stellten ganz neue, durch die Geschwindigkeit und Zugluft hervorgerufene Krankheiten in Aussicht, die Prediger eiferten auf den Kanzeln gegen den Teufelsspuk von Dampf und Rauch. Ein ingeniöser Optiker kam auf die Idee, Schutzbrillen gegen Wind und Staub zu erfinden, welche als die Vorläufer der heutigen Automobilbrillen

angesehen werden können. Woraus auch in diesem Falle hervorgeht, dass der Ausspruch des Rabbi ben Akiba: »Alles schon dagewesen«, seine volle Berechtigung hat.

Doch kehren wir zu den Mietswagen zurück!

Im Jahre 1742 wurde auf Veranlassung des Geheimrats Jordan durch den König angeordnet, dass »Fiaker« zur Bequemlichkeit des Publikums den ganzen Tag über auf dem »Schlossplatze vor der Stechbahn« halten sollten. Die Institution der Fiaker stammt aus Paris, wo ein Mann, Namens Nicolas Sauvage auf die Idee kam, eine bestimmte Sorte von Wagen an das Publikum zu vermieten. Wie behauptet wird, rührt die Bezeichnung Fiaker für ein Mietsgespann daher, dass der besagte Nicolas Sauvage eine, früher dem heiligen Fiacre geweihte Kirche als Wagenremise benutzt hat. Nach einer andern Version soll er in einem »Hotel St. Fiacre« sein Geschäft betrieben haben. Die Bezeichnung Fiaker für Mietsgespanne verpflanzte sich von Paris aus auf andere Grossstädte und ist, wie bekannt, heute noch in Wien allgemein gebräuchlich. In Berlin kam sie, wie bereits erwähnt, im Jahre 1742 auf. Ein besonderer Kommissar wurde zur Aufsicht über diese Wagen, die bereits mit Nummern versehen wurden, wie es jetzt noch bei Droschken und Autos der Fall ist, bestellt. »Alle Reihefahrt« war vom Polizeidirektorium auf das strengste verboten, mochten sich die Kutscher auch noch so sehr darüber entrüsten. Auch war es dem Publikum gestattet, sich stets den Wagen auszusuchen, der ihm am besten zusagte. Am 1. Juni 1764 wurde den Kutschern zum ersten Male eine Taxe vorgeschrieben, welche sehr mässige Preise enthielt.

Berichte aus der damaligen Zeit besagen, dass das Institut der Fiaker in Berlin sehr unvollkommen war. Das geht erstens aus der Polizeiverordnung hervor: »Sollte einer dawider handeln oder sich ungebührlich aufführen, so darf man nur die Nummern



Eine der ersten Berliner Droschken.
Nach einem Bilde von Professor Krüger.



des Wagens dem Polizeidirektorium mündlich anzeigen, so wird man die schleunigste Hilfe erlangen.« Ferner blieb es in seiner Entwicklung total stehen. In seiner höchsten Blütezeit verfügte es über etwa 15 Gespanne. Dann wurden ihrer immer weniger, und bereits im Jahre 1790 war der letzte Fiaker aus den Strassen Berlins verschwunden und man benutzte wieder Mietskutschen, wenn man notwendig eine Fahrt zu machen hatte.

In der Zeit des politischen Niederganges Preussens musste das Volk auf eine Benutzung von Gespannen verzichten. Erst, nachdem bessere Zeiten gekommen waren, konnte man wieder an Erleichterungen im Verkehr und an eine bequemere Beförderung denken. Im Jahre 1812 richtete ein jüdischer Pferdehändler, Namens Mortier, unter Hinweis auf die misslichen Verhältnisse im Berliner Fuhrwesen, an den König das Gesuch, ihm gestatten zu wollen, binnen drei bis vier Monaten zehn elegante Droschken in Betrieb zu setzen und alle halbe Jahre die vorhandene Zahl zu vermehren, bis es ihrer hundert geworden seien. Auf dieses Gesuch erfolgte nach langdauernden, fast zweijährigen Unterhandlungen endlich folgende Kabinettsorder, und zwar datiert aus Wien, den 29. November 1814:

»An den Polizeipräsidenten, Staatsrat Lecoq!



Auf den von Ihnen erstatteten Polizeirapport finde ich kein Bedenken, dem Pferdehändler Mortier mit Rücksicht auf die Bequemlichkeit der Berliner Einwohner für einen Zeitraum von sechs Jahren die ausschliessliche Befugnis, sogenannte Warschauer Droschken oder halb bedeckte, in Federn hängende, für zwei Personen eingerichtete Wagen zum Vermieten öffentlich in der Stadt aufzustellen, unter den von Ihnen angezeigten Bedingungen hiermit zu erteilen und Ihnen die dabei zu nehmenden Massregeln der polizeilichen Aufsicht zu überlassen.

Friedrich Wilhelm.«

Man wird nicht fehlgehen, wenn man dem damals schon vortrefflich entwickelten Fuhrwesen Wiens eine Einwirkung auf die endlich erfolgte Entschliessung des Königs zuschreibt.

Das neue, aus Russland stammende Gefährt erfreute sich beim Berliner Publikum bald einer grossen Beliebtheit. Russisch war damals infolge der intimen Verwandtschaft der Höfe und



Das Badehaus an der Friedrichsbrücke, Anfang des vorigen Jahrhunderts.
Links eine der damaligen Droschken.

der politischen Verbrüderung der Völker Trumpf in Preussens Hauptstadt. Später wurden neben den zweisitzigen offenen auch viersitzige bedeckte Droschken in Berlin eingeführt. Charakteristisch an den neuen Gefährten waren die russische Anspannung, wie sie im Heimatlande heute noch existiert, ferner die niedrigen Räder und die breiten Kotflügel. Die Kutscher trugen eine Livree, bestehend aus dunkelgrünen Jacken mit gelben Schnüren,

grauen Pantalons und einen schwarz lackierten (hört, hört) runden Hut mit goldener Tresse.

Als Halteplätze wurden für die Droschken Mortiers angewiesen: Der Schlossplatz, Alexanderplatz, Gendarmenmarkt, Hausvoigteiplatz und Opernplatz, und als Fuhrpreis wurde festgesetzt: Die Viertelstunde für eine Person vier Groschen, und für zwei Personen sechs Groschen; bei Zeitfahrten die Stunde für eine Person zwölf Groschen, für zwei Personen 18 Groschen. Schon im Jahre darauf, am 20. November 1815, befanden sich 32 dieser Droschken in Berlin im Betrieb.



Es würde zu weit führen, auf die verschiedenen Konkurrenz-Unternehmungen zurückzukommen, welche im Laufe der Zeiten das Mortiersche Privilegium zu bekämpfen oder einzudämmen suchten. Es entstanden Fuhrunternehmungen, welche »von ihren Wohnungen aus« in derselben Weise wie die Droschken auf den öffentlichen Halteplätzen zu jedermanns Gebrauch sich anboten. Ferner solche, welche, herumfahrend und gewissermassen »hausierend«, Kunden heranzulocken suchten.

Ganz besonders die letzteren schädigten das Mortiersche Unternehmen, wie dieser in einer Eingabe an die Behörden darlegte. Gleichzeitig erklärte er, er würde sein ganzes Unternehmen wieder eingehen lassen, wenn man ihm nicht diese unliebsame Konkurrenz vom Halse schaffte.

König Friedrich Wilhelm III. entschied unterm 16. November 1816 in folgender Weise zu Mortiers Gunsten:

»Wort müsse man dem Mortier halten, und wenn seine früheren Erklärungen in betreff der Konkurrenz mit andern Lohnfuhrleuten es auch rechtlich gestatten, dass man ihn mit seiner Beschwerde auf die eigenen Erklärungen zurückweise, so könne man es doch nicht geschehen lassen, dass er deshalb durch die Art und Weise, wie andere Fuhrleute in Berlin ihm entgegenwirken, um sein Privileg gebracht würde.«



Victoria de Gala Ihrer Majestät der Kaiserin.
Geliefert von der Wagenfabrik Jos. Neuss, Inhaber Karl Trutz.

Infolge dieses Entscheides wurde für die Dauer des Mortierschen Privilegs den andern Fuhrleuten verboten, Droschken zu halten.

Mortier hatte sich inzwischen mit dem Bankier Henoch zusammengetan und 1817 bereits 70 Droschken mit 124 Pferden im Betrieb. Am 1. Oktober 1821 ging sein Privileg zu Ende, wurde aber den nunmehrigen Handelsgesellschaftern, Alex Mortier, Israel Moses Henoch und Joel Meyer auf weitere sechs Jahre verlängert. Jedoch wurde die Zahl der Droschken auf 80 fixiert, welche täglich beim Ausfahren auf 30 Halteplätzen halten mussten.

Vom Bankier Henoch, einem der Kompagnons Mortiers, erzählt Professor Felix Eberty in seinen »Jugenderinnerungen eines alten Berliners« folgende niedliche Geschichte: »Der erwähnte Henoch, welcher allgemein der Droschken-Henoch genannt wurde, war ein grosser Musikliebhaber und spielte die Geige als Dilettant, d. h., wie es jemand sehr richtig erklärt hat, als ein Mensch, der sich zur Freude und andern zur Qual Musik macht. Nebenbei setzte er den grössten Ehrgeiz darein, vornehme und berühmte Leute in seinem Hause zu sehen. So hatte er es endlich erreicht, dass Spontini, der damals auf der Höhe seines Ruhmes stand, ihn besuchte, um ein Streichquartett mit anzuhören, in welchem Henoch die erste Stimme spielte. Entsetzt stürzte der Komponist bald von dannen. Einem Bekannten, der ihn unterwegs wegen seiner aufgeregten Miene befragte, erzählte er in höchster Wut, wie er sich habe verlocken lassen, eine scheussliche Musik mit anzuhören, und ganz ausser sich vor Zorn setzte er hinzu: »Et s'il avait joué seul, mais il avait trois complices!«



Prospect des abgebrannten und nunmehr gantz neu aufgeführten Fördergebäudes des grossen Königl. Stalls auf der Dorotheenstadt zu Berlin. Welches überaus ansehnliche Gebäude für die Königl. Academie der Wissenschaften und freien Künste und für die Academie der Künste und mechanischen Wissenschaften bestimmet ist.

Noch ein Rückblick.

Meine Gewissenhaftigkeit, die Spuren des Fahrsports bis in die graueste Vorzeit zu verfolgen, hat mich dem historischen Studium schmackhafte Reize abgewinnen lassen und mir die beseligende Ueberzeugung beigebracht, dass ich in keiner andern Zeit lieber gelebt haben möchte, als in der jetzigen.

Für die lieben Zeitgenossen, welche sich ob jeder Kleinigkeit entrüsten, für die weltschmerzlich angehauchten Dichter, welche unsere schöne Erde als ein Jammertal hinstellen, für die räsonnierenden Politiker, welche das Volk verhetzen, wird der Rückblick in die Vergangenheit Berlins vielleicht ganz lehrreich sein. Von chronologischen Daten will ich absehen, weil Jahreszahlen und Geschichtstabellen mir die Freude meiner Jugend vergällt haben. Ich will die Vergangenheit in grossen Strichen malen und die bedeutungsvollen Momente herausschälen, welche zu einer Veränderung der Dinge beigetragen haben, soweit sie sportlich für uns Interesse haben.

Warum das jetzt so mächtige Berlin gerade an der Stelle erstand, wo es heute steht, gibt in erster Reihe zu denken. Sumpf und Urwald, bevölkert von wilden Tieren, waren hier



Prospect des Königl. Lust-Schlosses zu Charlottenburg, von forne anzusehen.

3*

in grauer Vorzeit. Träge schlängelte sich der Strom durch die flache Ebene. Doch dieser Strom hatte eine Insel. Und diese Insel bot im Sommer Schutz vor dem Getier des Waldes. Sie erleichterte das Fischen. Und darum siedelten sich menschliche Bewohner auf ihr an.

Die Ureinwohner des Landes waren Slawen. Sie konnten sich der Tiere erwehren. Aber nicht eines Volkes, das jenseits der Elbe wohnte und in der Kultur voraus war. Hier waren die Kulturbringer die Germanen, die mit dem Siege Albrechts des Bären den Slawen das Land entrissen.

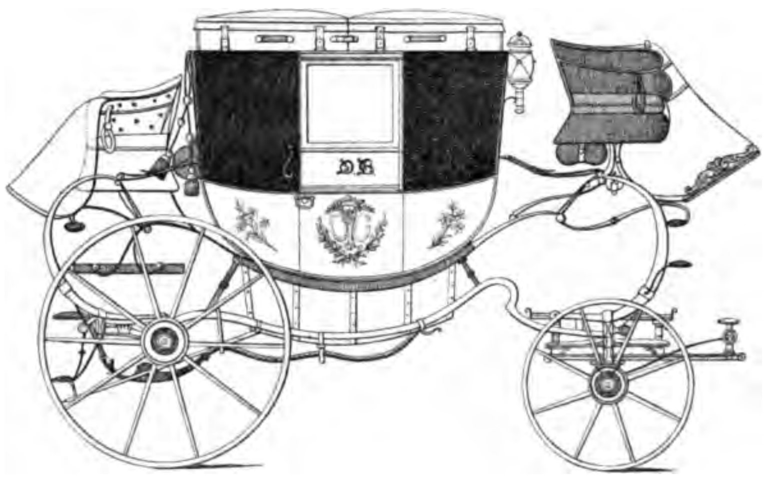
Je weiter die Kultur nach Osten getragen wurde und je mehr die Slawen zurückgedrängt wurden, desto bestimmter gestaltete sich die Strasse, auf welcher die Heere zogen und der Nachschub folgte. Hiermit ist der Weg der Entwicklung des Platzes gezeigt. Man erzähle uns nicht das Märchen vom Fischerdorf, das sich aus nichts heraus zur Weltstadt emporhob. Die Strasse und der Verkehr waren es, die den Aufschwung herbeiführten. Hier war die Stelle, die den bequemen Uebergang über die Spree sicherte. Sonst konnte man an den Ufern des Flusses in Sumpf und Morast verkommen. Hier erstand die Strasse, die den Osten und Norden erschloss. Und auf diesem Wege zogen Handwerker und Kaufleute herbei, brachten Kunstsinn, Geschmack und Geld, tauschten und handelten und erzählten vom goldenen Mainz und heiligen Cöln, von Frankfurt und Worms, ja, sogar von Brabant.

Burgen erstanden, um die Bauern zu schützen, Klöster, um die kirchliche Macht zu fördern. Kirchen wurden erbaut, um den Glauben zu stärken, und wo Kirchen waren, fanden sich auch die Kaufleute ein, um mit den Kirchgängern, die von allen Windrichtungen herbeiströmten, Handel zu schliessen. So wurden aus Ansiedelungen und Dörfern Städte.



Prospect des Königl. Schlosses zu Berlin, wie dasselbe gegen dem Parade-Platz und der Schloss-Freyheit sich präsentiret.

Kölln wurde Stadt anno 1232, und Berlin, das jenseits der Spree sich erhoben hatte, anno 1240. Sie liebten sich nicht, die beiden, ebensowenig, wie sich Barmen und Elberfeld und Hamburg und Altona heute lieben. Es ist nicht gut, wenn Städte allzunah, auf plattdeutsch altona, beieinander liegen. Wenn sich Kölln und Berlin nicht mit fremden Feinden hieben, hieben sie sich gegenseitig.



Reise-Berline der Herzogin von Berry.
Ein Wagen, welcher seinerzeit wegen seiner äusseren Eleganz und seines inneren Komforts grosses Aufsehen erregt hat.

Vom Fahrsport hatte man damals noch keine blasse Ahnung. Erstens waren die Strassen noch nicht gepflastert, zweitens lagerte vor jedem Hause ein Dunghaufen, drittens wälzten sich die Schweine auf den morastigen Wegen. Ausserdem hatten die Leute kein Geld, um sich Equipagen anzuschaffen. Sie mussten arbeiten. Sie mussten backen und nähen, weben und Fleisch zerhacken. Dann taten sich die Bäcker und Schuster, die Wollenweber und Tuchmacher, die Seiler und Fleischer zusammen und vertraten ihre Interessen gegeneinander und die Interessen des Handwerks zusammen.



So erstanden die Zünfte. Und in den Zünften Meister, Gesellen und Lehrlinge. Und unter den Kaufleuten Gilden. Und aus den Auserwählten Ratsherren. Und zwischen adeligem Blut und Bürgertum war eine Grenze und zwischen Meister und Gesellen und zwischen Gesellen und Lehrling und zwischen Tuchmacher und Wollenweber und so weiter. Und alle hielten viel auf sich und ihren Stand und wollten ihn nicht beflecken lassen. Damals wurden Strafen scharf gehandhabt.

Wir leben heute in einer saft- und kraftlosen Zeit, in welcher man jeden Verbrecher zum Geisteskranken stempeln möchte. So um anno 1400 herum war eine andere Zeit.

Da wurde für Verbrechen, bei denen heute vielleicht ein Freispruch erfolgen würde, geköpft und gerädert, mit glühenden Zangen gezwickt und auf dem Scheiterhaufen verbrannt. Ein Junge, der einen Hering gestohlen hatte, wurde zum Tode durch den Strang verurteilt, ein Mann wurde aufs Rad geflochten, weil er mit Brandstiftung gedroht hatte, eine Frau wegen Hausfriedensbruches lebendig begraben.

Damals war eine Hinrichtung ein Festspiel, ein aufregender Kunstgenuss, gegen den Looping the loop von heute ein jämmerlicher Nervenkitzel ist. Damals überliess man es nicht dem Zufall, sondern wusste vorher genau, dass einer um die Ecke ging. Die Haltung der Delinquenten wurde kritisch beurteilt und bildete anregenden Gesprächsstoff, bis ein neuer Fall sich ereignete. Und wie leicht wurde man verdächtigt und in den Turm geworfen. Wie schnell als Hexe verbrannt. Wie bald gefoltert und gestäupt!

So waren die Zeiten damals.



Und, was das schönste ist, es gab auch einen Fahrsport. Der Henkerskarren war es, der mit den armen Sündern durch die Strassen rollte und die Blicke aller auf sich lenkte. An den grossen Plätzen wurde Halt gemacht und der dem Tode

Geweihte zum Vergnügen der Einwohner mit glühenden Zangen gebrannt.

Die Hohenzollern kamen ins Land, um Ruhe zu stiften; 1412 zog Friedrich VI., Burggraf von Nürnberg, in die Mark ein, vom Kaiser als Landeshauptmann abgesandt, um die Quitzows, Bredows und Rochows zu strafen. Diese glaubten auf ihren Burgen sicher zu sein. Aber der sechste Burggraf von Nürnberg brachte ein fahrsportliches Unternehmen mit in die Mark, das ihnen ihren Glauben vertrieb. Es war ein langes Rohr, das auf zwei Rädern gefahren wurde. Und aus diesem Rohre flogen Kugeln, welche in die Dächer einschlugen und die festesten Mauern durchlöcherten. So wurde die Macht der Raubritter gebrochen. Und der Burggraf von Nürnberg wurde für seine Taten vom Kaiser belohnt, und anno 1415 wurde ihm die Mark mit der Kurwürde erblich verliehen.

Man müsste glauben, dass die Schwesterstädte Kölln und Berlin ihn mit offenen Armen aufgenommen hätten, weil er sie von der Plage des Landes befreit hatte. Aber der Rat dieser Städte fürchtete die Abhängigkeit und verwehrte ihm das Oeffnungsrecht, um nicht untertan zu werden. Erst seinem Sohne und Nachfolger, Friedrich II., gelang es, dieses Recht zu erzwingen. Der »Eiserne« kriegte sie unter und machte sich zwischen ihnen sesshaft. Er baute sich ein Schloss, das sie »Zwing-Kölln« nannten, weil sie sich bezwungen wussten. Aber ehe um seine Burg herum Sicherheit und Ordnung geschafft wurde, vergingen noch Jahrzehnte. Räuber und Diebe wurden gerädert, und, um zu strafen, wurden Juden verbrannt, einmal nicht weniger als 38 Stück. Auch Zauberer und Hexen und andere vom bösen Geist beseelte Menschen wurden als Opfer ausersehen. Anderseits stieg mit der Blüte des Handwerks und Gewerbes die allgemeine Verschwendungssucht. Es wuchs der Drang nach



Platz vor dem Brandenburger Tor.
Ueber die beiden nackten Statuen am Eingange des Tiergartens hielten sich prüde Berliner jahrzehntelang auf.



Gendarmenmarkt mit dem Königlichen Schauspielhaus.
Man bewundere den hohen Kutschierwagen, der über den Platz fährt.

Geselligkeit und nach Befriedigung der Schaulust. Und da man sich Hinrichtungen, Geisselungen und Massenverbrennungen zum Ueberdruss angesehen hatte, boten die Hohenzollern, um den Geschmack des Volkes auf bessere Wege zu leiten, andere und freundlichere Bilder.

Vor ihrem Schlosse legten sie einen von hölzernen Schranken eingeschlossenen, 300 Fuss langen und 65 Fuss breiten Platz an, die »Stechbahn« geheissen, auf welchem glänzende Turniere und ritterliche Festspiele abgehalten wurden. Alljährlich am Fronleichnamsfest wurde hier ein Wettrennen veranstaltet, bei welchem die Edelleute auf ihren besten Rossen gegeneinander kämpften. Dass die Rasse damals kein schlankes mit Muskeln bepacktes Vollblut war, braucht uns wohl nicht wunder zu nehmen. Wer als Sieger das Ziel erreichte, erhielt einen festlich aufgeputzten Stier, der zweite ein Schwert, für den dritten Platz gab es einen Bogen und dem vierten wurde ein quiekendes Schwein überreicht, was dem p. t. Publikum stets ein unbändiges Gaudium bereitete. Auch fremden Edelleuten war es gestattet, an diesen Rennen teilzunehmen, und der Chronist Leutinger berichtet: »Nicht selten gewannen die Polen, zum grossen Verdrusse der Märker, die ersten Preise.«

Von einem grossen Turnier, das im Jahre 1545 veranstaltet worden ist, erzählt der alte Chronist Haftitz: »Den Montag nach dem Beilager haben Markgraf Hans zu Küstrin und Herzog Wilhelm zu Braunschweig miteinander scharf gerannt und ein solch hartes Treffen getan, dass die Pferde auf dem Hintern sitzend gegangen und dennoch beide Herren sitzen geblieben. Es hat aber auch Herzog Wilhelm dem Markgrafen Johannsen den Schild entzwei gerannt bis auf den Hals, und wäre um ein Weniges getan gewesen, wenn Gott nicht sonderlich verhütet,



dass er ihm den Hals abgerannt. Derowegen alle Fürsten und Herren, so damals auf der Bahn gewesen, sehr erschrocken eilends von den Pferden gefallen und zugelaufen sind. Es haben auch mehre Herren und von Adel gerannt und gestochen, aber am Mittwoch haben 60 Paar zu Rosse in ganzen Kyrissen auf der Bahn turnieret, und indem dass man das Ritterspiel zugesehen, ist einer aus dem Fenster vom Dumturm gedrungen und herabgefallen. Es haben auch die Rossbuben einen auf der Bahn totgerauft.«



Feuerwerk beim Schloss am 15. Oktober 1595.
Nach einer Radierung von Jac. Francus.

Noch weit entzückter waren die Berliner von dem grossen Turnier, welches im Jahre 1581 zum Sonntage Oculi und in den nachfolgenden Tagen auf der Stechbahn stattgefunden hat. Das Ritterspiel diente zur Verherrlichung der Taufe des Markgrafen Christian, des ersten Sohnes, welchen Elisabeth von Anhalt, die dritte Gemahlin des Kurfürsten Johann Georg, ihrem Herrn und Gebieter geboren hatte. Der prachtliebende Kurfürst August von Sachsen erschien zu diesem Turnier mit



nicht weniger als 427 Rossen. Je näher er nach Berlin kam, desto mehr schien er sich seiner Unbescheidenheit bewusst geworden zu sein, denn er konnte nicht umhin, Seine Liebden, den Brandenburger, zu bitten, »er möchte ob solcher Anzahl Rossen kein unfreundlich Gefallen noch Beschwerd tragen.«

Fürst Joachim Ernst von Anhalt erschien mit 137 Pferden. Ausserdem war der gesamte Adel der ganzen Mark und der benachbarten Länder versammelt. Den Zug eröffneten drei Herren von Adel als Führer; vier Glieder Junker bildeten die erste Abteilung, gefolgt von sechs Ehrenrittern und braunen, gelben und weissen Feldzeichen. Zunächst kamen dann die Trompeter und Heerpauker als Vortrab der beiden Herolde in stattlichen Gewändern, welche die Matenatoren (die Kämpfer) geleiteten. Vor diesen ritten wieder sechs Ehrenritter in Röcken mit Flügelärmeln von braungoldenen Stücken, vorn mit Gold besetzt, die Aermel von braunem Atlas mit goldenen Borten verbrämt. Ihre Sturmhauben waren mit goldenen Rosen, mit braunen, gelben und weissen Federn verziert, die Satteldecken der Pferde von rotem Samt, die Stangen, Bügel und Sporen vergoldet, ebenso die Rappiere, die in rotsamtenen Scheiden an dem prächtigen Gürtel hingen. Vor dem Herzog Christian von Sachsen, der sich Scipio Africanus nannte, wurde ein Gebäude in Gestalt einer Arche, die den Venusberg darstellen sollte, von Tauben gezogen. Auf dem Berge sass ein Kupido in »fleischfarbenen Karteken«, mit Bogen, Köcher und Pfeilen versehen, die er gegen die an den Fenstern sitzenden Damen richtete. Masken aller Art, ungarische, tür-



kische Ritter, Fuhrleute, Mohren und Heiden, wilde Männer und Jungfrauen, Bettelmönche und Nonnen trugen zur Ergötzung der zahlreichen Zuschauer und zur Belebung des bunten Schauspiels bei. Nachdem das Kampfspiel drei Tage gedauert hatte, wurden von den fürstlichen Damen die Preise verteilt, welche in goldenen Kränzen, Diamanten, Rubinen und Smaragden bestanden. Am letzten Abend wurde ein prachtvolles, fast zwei Stunden dauerndes Feuerwerk abgebrannt und das Fest mit Tanz und andern Lustbarkeiten beschlossen.«



So verliefen die Feste auf der Stechbahn. Wenn sie einerseits zum Amüsement des Volkes beitrugen, hatten sie anderseits den Nachteil, dass der Geschmack an bunten Kleidern und sonstigen Modetorheiten immer mehr zunahm. Dagegen wurde aber bald von oben her mit aller Energie eingeschritten. So liess Joachim II., als die Mode der Pluderhosen sich vorwagte, einem Stutzer auf offener Strasse die Hosen zerschneiden und überliess den stolpernden Gecken der johlenden Menge als Opfer. Zwei andere Gesellen, welche mit Pluderhosen paradierten, liess er aufgreifen und in einem Käfig öffentlich ausstellen.

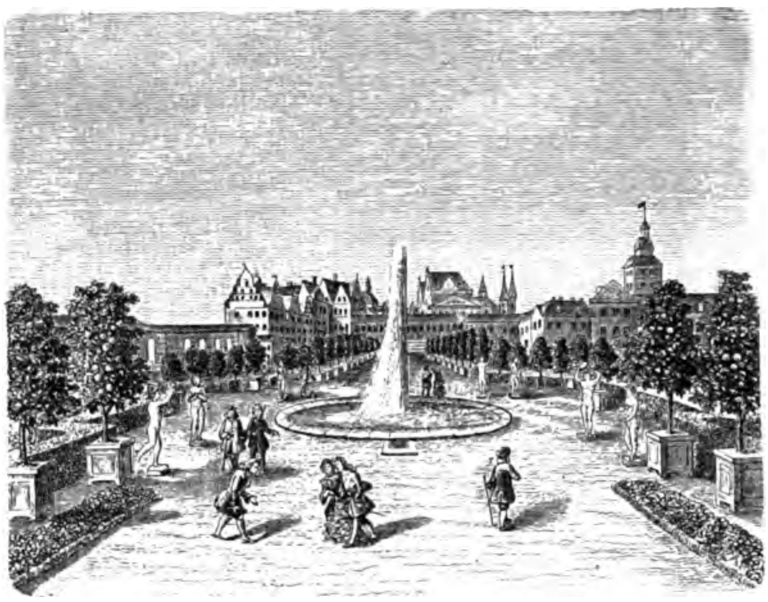


Die Regierungszeit des Grossen Kurfürsten. Tierhetzen, Greuel und schwarzer Tod.

Noch andere Vergnügungen kannte man in jener Zeit. In eingefriedeten Waldstellen wurde seltenes Wild gehegt, und oftmals wurden die grimmigen Gesellen zur Lust des Volkes aufeinander losgelassen. So kämpften einst unter Joachim II. ein Bär und ein Wolf gegen einen Auerochsen. Der gehörnte Breitschädel aus den sarmatischen Wäldern blieb Sieger und verfolgte den fliehenden Bären mit solchem Ungestüm, dass dieser die Schranken des Kampfplatzes zerbrach und unter die erschrockene Menge stürzte. Das Leben des Fürsten kam dabei in grosse Gefahr. Denn der dem Bären nachsetzende Auerochse durchbrach die Holzwandung gerade an jener Stelle, an welcher Joachim dem Tierkampfe zuschaute. Nur mit knapper Not konnte sich der Fürst in Sicherheit bringen.

Zur Freude aller Jäger sei an dieser Stelle eingeschoben, wie gross der Wildreichtum in jener Zeit gewesen sein muss. Herzog Johann Georg der Erste, Kurfürst zu Sachsen, hat nach Tänzers Mitteilungen von 1611 bis 1655 selbst gefangen, geschossen und gehetzt: 15740 Hirsche, 19681 Tiere und Kälber, 2171 Rehböcke, 9318 Geissen und Kitze, 480 Damhirsche, 560 Geissen und Kitze, 3598 hauende

Schweine, 610 angehende Schweine, 2998 Keiler, 24696 Bachen und Frischlinge, 238 Bären, 3872 Wölfe, 217 Luchse, 19015 Füchse, 37 Biber, 13670 Stück gemeines Wildbret, in Summa 116901 Stück. Unter den Hirschen befanden sich je ein 30-, 28- und 26-Ender, drei 24-Ender, neun 22-Ender, 25 20-Ender, 133 18-Ender und 374 16-Ender. Der stärkste



Der Lustgarten im Jahre 1690.

Hirsch wog acht Zentner und 25 Pfund, das stärkste laufende Schwein sechs Zentner und 12 Pfund.

Sein Nachfolger hat von 1656 bis 1680, also in 24 Jahren, geschossen und gefangen 111141 Stücke, darunter 13636 Hirsche, 22013 Tiere und Kälber, 2106 Rehböcke, 14758 Geissen und Kitze, 2043 hauende Schweine, 573 angehende Schweine, 2064 Keiler, 17618 Bachen und Frischlinge, 239 Bären, 2195 Wölfe, 191 Luchse, 2740 Füchse, 597 Biber, 1045



Vierspännige Kalesche.
Nach einem Bilde von Horace Vernet.

Dachse, 180 Fischottern, 292 Wildkatzen, 754 Iltisse, 16996 Hasen usw. usw. Der stärkste Hirsch hat über neun Zentner, das stärkste Schwein über fünf Zentner gewogen.

Im Dreissigjährigen Kriege hatte sich der Wildstand in den Wäldern Deutschlands ungemein vermehrt, und für Bären, Wölfe und anderes Raubgetier waren gute Zeiten angebrochen. Der tote und wunde Mensch waren ihre Beute, denn Krüppel, Leichen und Wundgeschossene lagen am Wege, ihnen zum Frasse. Was galten damals Menschenleben?! In der Philosophie der Söldner und Landsknechte, die sich daran gewöhnt hatten, dem Tode furchtlos ins Auge zu schauen, war der Lebensdrang des Bürgers und Bauern nur dazu da, um das letzte an Nahrung und Habe aus ihnen herauszuzerren. O, das verstanden sie gut! Da war ein Mittel, das sie die »spanischen Riemen« benannten. Es wurde die Haut striemenweise aus dem Rücken geschnitten und das offene Fleisch mit Pfeffer bestreut. Die andern Greuel darf man gar nicht schildern.

Auch das war eine schöne, alte Zeit, aber ich hätte nicht in ihr leben wollen!

Nunmehr litten nicht mehr Verbrecher oder solche, die das Volk für Verbrecher hielt, sondern der Bürger und Bauer, die ihr Leben in Arbeit und Fron mühselig dahinschleppten.

Berlin ging es damals im Vergleich zu manchen andern Städten in der ersten Zeit des Krieges noch gar nicht so schlimm. Allerdings war der Aufschwung, den die Stadt unter dem Kurfürsten Johann Georg, dem Förderer von Handel und Industrie, gewonnen hatte, plötzlich gehemmt. Dieser hatte die Niederländer aufgenommen, die aus Furcht vor dem grausen Herzog Alba ihre Heimat verlassen hatten. Und sie brachten die Kultur des Westens an die Ufer der Spree und einen grossen Zug in geschäftliche Unternehmungen. Der böse Krieg störte jedoch wieder die günstige Entwicklung und forderte



Vierspännige Kalesche.
Nach einem Bilde von Horace Vernet.

Opfer auf Opfer. Hatte sich auch der Nachfolger Johann Georgs, Kurfürst Georg Wilhelm, offen für den Kaiser erklärt, so blieb Berlin doch nicht von der Einquartierung Wallensteinscher Truppen verschont, die am 15. November 1627 in die Stadt einrückten und sechzehn Monate hier verweilten.

Später kam der Schwede ins Land. Am 12. Juni 1631 rückte er vor die Mauern Berlins, um mit dem Kurfürsten wegen der Besetzung einiger märkischer Festungen zu verhandeln. Damit diese Verhandlung schnell und bündig von statten ginge, hatte der Schwedenkönig 90 Geschütze gegen die Stadtmauern auffahren lassen, deren stumme Schlünde eine gar wortreiche Sprache redeten. Unter diesen Umständen besann der Kurfürst sich nicht lange und fügte sich bereitwillig den Wünschen des Königs. Dieser, erfreut über das Entgegenkommen, befahl seinen Kanonieren, dem Kurfürsten eine Ehrensalve zu bringen. Die Geschütze donnerten los, und von den Giebeln und Dächern Berlins prasselten Ziegel, Balken und Schindeln. Man hatte nämlich vergessen, aus 40 Geschützen die Kugeln zu entfernen. Aber über derartige Scherze regte man sich damals nicht sonderlich auf. Die Schweden lachten sich über ihren Irrtum ins Fäustchen, und der Kurfürst von Brandenburg musste ingrimmig den betrüblichen Zufall bedauern.

In den nächsten Jahren wurde die Durchgangsstrasse gen Norden, welche einst das Wachstum Berlins gefördert hatte, der Stadt zur Qual und Bitternis. Denn die Schweden kamen von der pommerschen Küste her, um sich auf den Kriegsschauplatz in Mitteldeutschland zu begeben, und die Wechselfälle des Krieges brachten beide Heere in wilder Reihenfolge in die märkische Hauptstadt. Die Einwohnerzahl schmolz auf die Hälfte zusammen. Hunderte von Häusern standen leer und verfielen in Moder und Schutt. Die schwarze Pest zog

4

durch die Gassen der Stadt. Und wo sie einfiel, überliess man die Kranken ihrem Schicksal und vernagelte Fenster und Türen, um das Unheil von den Gesunden abzuwehren. So schützte man sich damals gegen die Gefahren der Ansteckung.

Ja, es war eine schöne, alte Zeit!

Damals kannte man noch nicht die Leiden, welche nach einem Diner-reichen Winter so viele bedauernswerte Geschöpfe zwingen, in Karlsbad oder im »Weissen Hirsch« Erholung von Magenbeschwerden zu suchen. Damals frassen die Menschen Eicheln und Wurzeln wie die Schweine. Oder sie nagten an einem Stück Holz, um ihren Hunger zu stillen. Und wagten nicht an die Schrecken von gestern zu denken und erschauerten vor dem Lichte des Morgens. Wussten nicht, wer Freund, wer Feind war. Fragten nicht, warum ihnen all dies Leid beschieden. Und wurden blöde wie das Vieh, weil sie sich auf all das Unheil, das über sie gekommen war, keinen Vers zu machen wussten.



Doch auch frohere Zeiten kamen, und zwar unter des Grossen Kurfürsten gnädiger Regierung. Wenn auch die Welt damals nicht gar so schnell vergass, wie heute, vergass sie dennoch. Mit der Ruhe der Zeiten stieg die Freude am Leben, der Drang zu neuen Schöpfungen. Ja, durch die Lande geht sogar das Bestreben der künstlerischen Verschönerung, ein Bedürfnis der Prachtentfaltung, die Sucht mit äusserer Repräsentation.

Auf den Trümmern des Dreissigjährigen Krieges erstanden Neubauten, die sich dem aufstrebenden Zeitgeschmacke anpassten. Das Wesen des Krieges hatte anderseits gezeigt, dass mit der Einführung der Geschütze den Städten eine verbesserte Fortifikation gegeben werden müsste. Die Bedienung der Geschütze erforderte geübte Mannschaften, die Truppen-



einteilung und Truppenverwendung beanspruchte eine strategische Leitung, aus Söldnern und Landsknechten entwickelte sich das stehende Heer. Mit diesem in sich gefestigten Rückhalt gewinnt die Erscheinung der Fürsten an Erhabenheit und politischer Bedeutung. L'état c'est moi!

An den Ufern der Spree hatten sie einen Fürsten, dem später die Welt den Beinamen »der Grosse« verliehen hat. Ein Zeichen dafür, wie sehr er über seine Kollegen auf Fürstentronen herausgeragt haben muss. Wir können hier von seinen Taten nur würdigen, was er für Berlin und seine Verschönerung geleistet hat.

Als Kurprinz hatte sich Friedrich Wilhelm fünf Jahre in Holland aufgehalten, und was er in diesem vorgeschrittenen Lande kennen gelernt, sollte nun seinem Vaterlande zu gute kommen. Für die Fortifikation Berlins wurde der Baumeister Memhardt herangeholt, der mit einem ganzen Stabe von Technikern und Ingenieuren anrückte. In Holland hatte man während der spanischen Befreiungskriege die Kunst des Festungsbaues zu ergründen verstanden. Die dort gemachten Erfahrungen wurden auf Berlin übertragen, und wir sehen Berlin als Kanonenfestung mit undurchdringlichen Mauern, gut armierten Bastionen und sauber regulierten Festungsgräben auferstehen.

Die durch die neue Anlage bedingte Akkuratesse im Stadtbilde wird erhöht durch die Anlage des Friedrich-Werders innerhalb und der Dorotheenstadt ausserhalb der Festungsmauern. Damit erwuchs den Schwesterstädten Berlin und Kölln eine erhebliche Konkurrenz. Auch die neuen Städte hatten ihren eigenen Rat und eigene Zünfte, aber, was das Bedeutungsvolle war, der vereinigte Rat der Städte hatte dem Militärgouverneur die Schlüssel der Tore übergeben und sich dem militärischen Oberkommando unterwerfen müssen.



4*

Die holländischen Architekten hätten keine Holländer sein müssen, um nicht der in Mauern starrenden Stadt den lieblichen Schmuck bunter Blumenbeete und belebenden Grüns aufzunötigen. Und so wurde der Lustgarten, der unter Johann Georg schon zum Garten gemacht worden war, später aber wieder versumpfte, nach holländischem Geschmack mit Rasenflächen, Blumenbeeten, geometrisch geschnittenen Sandwegen, einem Springbrunnen und mit Statuen eingerahmten Rundells angelegt. Die ganze Pracht der Allongeperücken-Zeit kam auf diesem Platze zum Ausdruck. Aber die Zeiten ändern sich bekanntlich und die Menschen mit ihnen. Als das Zeitalter des Zopfes zur Herrschaft kam, liess Friedrich Wilhelm, der zweite König von Preussen, den schönen Lustgarten zusammenstampfen und machte einen Exerzierplatz aus ihm. Das war seine Lust in diesem Garten.

In des Grossen Kurfürsten Regierungszeit fällt auch die Anlage der Linden, für welche der Kurfürst einen Teil des landesherrlichen Jagdgebietes hergab. Die Kurfürstin Dorothea pflanzte selbst den ersten Baum der Allee. Wie sehr der Kurfürst der Stadt und ihrer Verwaltung seine väterliche Fürsorge zuwandte, darf als bekannt vorausgesetzt werden. Auf die Verkehrsverbesserungen zu seiner Regierungszeit ist bereits an anderer Stelle unter Hinweis auf das Sänften-Privilegium der Refugiés verwiesen worden. In der Zahl der von 6000 auf 20 000 Seelen gestiegenen Einwohnerschaft war das vom Ausland hereingezogene Element sicher sehr stark vertreten. Dass aber die holländische Sauberkeit damals nur schwer in Berlin einzubürgern war, geht aus einer Verordnung des hohen Rates an die Bürgerschaft hervor, nach welcher es gerügt wird: »auf den freien Strassen und oft unter den Stubenfenstern Säu- und Schweineställe zu machen.«

Anfänge des Fahrsports. Berlin die Stadt der Hohenzollern.

Endlich nähern wir uns dem Gebiete, welches in diesem Buche behandelt werden soll. Wir finden einen Herrscher, der für den Fahrsport etwas übrig hatte. Friedrich I. war's, der sich zum Könige krönen liess. Die Nützlichkeitsgründe traten zurück hinter den Gründen der Repräsentation. Mit Spitzenjabot, Seidenstrümpfen und Stöckelschuhen hätte man zu Pferde keine gute Figur gemacht. Darum wurde der Thron auf die Strasse verpflanzt, die goldene Karosse durchfuhr die Gassen und gab dem Volke Gelegenheit, seine Devotion zu bezeugen. Aus Berlin, aus welchem der Grosse Kurfürst eine nach den damaligen Begriffen moderne Festung gemacht hatte, wurde eine prächtig ausgebaute Residenz, welche die Bewunderung der Zeitgenossen auf sich zu lenken verstand.



Dass Berlins Umgebung mit landschaftlichen Reizen gesegnet ist, haben wir erst seit Begründung des Vorortverkehrs erkennen gelernt. Damals musste man sich mit der Tatsache abfinden, dass der teils sumpfige, teils sandige Boden gegenüber andern Residenzen nur mangelhaft von der Natur begünstigt war. Und darum musste, wo die Natur versagte, die Kunst hilfreich einspringen. Schon als Kurfürst hatte Friedrich bedeutende Künstler und Architekten an seinen Hof gezogen und

talentierte Menschen zu ihrer Ausbildung nach Frankreich und Italien geschickt. Die Anlage der Friedrichstadt übertrug er dem Architekten Nehring, dessen gross angelegter Geist ein Strassenbild geschaffen hat, das uns noch heute bei total veränderten Verkehrsverhältnissen genügt. Aber mehr noch! Dem genialen Schlüter verschaffte dieser König die für die Ausführung seiner künstlerischen Taten erforderlichen Mittel. Es erstanden das Zeughaus, das neue Schloss und das Kurfürstendenkmal an der langen Brücke. Der Tiergarten, der damals den Berlinern weit ferner lag, als uns heute der Grunewald, wurde in seinem östlichen Teile, dem »kleinen Stern« und den späteren »Zelten«, den Bewohnern der Residenz erschlossen.

Auch in administrativer Hinsicht wurden unter dem ersten Preussenkönig bedeutsame Veränderungen geschaffen. Im Jahre 1688 wurden die Gewerke der fünf Städte, die im äusserlichen Bilde schon längst zu einer Stadt zusammengeschweisst waren, durch gemeinsame Privilegien verknüpft, und das in einer Stadt erworbene Meisterrecht wurde auch für die übrigen für gültig erklärt. Kölln, Friedrichswerder, Dorotheenstadt und Friedrichstadt gingen im Gesamtnamen Berlin auf. Ja, im Jahre 1709 wurde durch die Konzentration der verschiedenen Magistrate in einen einzigen Stadtrat auch eine einheitliche Verwaltung eingeführt.

Lasset uns hoffen, liebe Leser, dass wir im Jahre 1909 mit »Gross-Berlin« ebenso weit sein werden. Es gibt Dinge, die sich trotz aller Opposition nicht aufhalten lassen. So der Automobilismus einer- und Gross-Berlin anderseits.

Der sparsame Soldatenkönig Friedrich Wilhelm I. sorgte vor allem für den Ausbau der Strassen. Bei den gross angelegten Plänen des Vaters war vergessen worden, dass zu den weiten Strassen auch Häuser und Menschen gehörten. Zwar

hatte sich die Einwohnerzahl unter dem ersten Preussenkönig von 20 000 auf 60 000 vermehrt. Aber das genügte bei weitem nicht gegenüber den geplanten Dimensionen. In dem regelrecht durchgeführten Achteck-System standen prächtige Eckhäuser da, wie die Flügelmänner ohne Mannschaft. Den Soldatenblick Friedrich Wilhelms I. störten die unausgefüllten Reihen. Er sorgte dafür, dass sie mit militärischem Gleichmass ausgebaut wurden, Türen und Fenster schnurgerade gerichtet, und auf jedem Hause ein Giebel gleich der Blechmütze seiner Grenadiere. Die Häuser mussten gebaut werden, weil er für seine Grenadiere Quartiere brauchte. Und mit den Grenadieren wurde Berlin die grösste Garnison, und mit den Garnisonen veränderte sich die Kriegstaktik jener Zeit. Allerdings legte der Soldatenkönig eine neue Mauer um seine Soldatenstadt, aber ohne Bastionen und die Wehr von Geschützen. Diese Mauer war wohl mehr dazu, um den seltenen Riesenvögeln, die er in aller Welt einfangen liess, das Entweichen aus dem Käfig zu erschweren. Und so schaffte er ein neues Bild der Stadt, mit neuen Toren, ein Bild, das sich bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts erhalten hat.

Die Tore, über welche Berlin damals verfügte, kennen wir heute nur noch aus Strassenbahn- und Omnibuslinien. Darum präge man sich die Reihenfolge der Tore durch folgenden Gedächtnisvers ein:



Staatskutsche, worin die Könige von England ihre Auffahrt ins Parlament hielten.
Nach einem alten Holzschnitt.

Hallisch, Potsdam, Brandenburg,
Unterbaum, Oranienburg,
Hamburg, Rosenthal, Schönhausen
(Wo die Pankow-Wagen hausen),
Prenzlau, Königs (sonst Bernau),
Landsberg, Frankfurt und Stralau,
Oberbaum, Schlesisch, Kottbus,
Dieses lerne ohn' Verdruss.

Wir kommen zu dem Könige, der noch mehr als sein Vater des Königs Willen zum höchsten Gesetz machte. Das arbeitsreiche Dasein des kühnen Schlachtenlenkers, nüchternen Verstandesdenkers und einsamen Philosophen machte ihn zum Menschenverächter, der die Stunden seiner Erholung fern von Berlin im heimlich verborgenen Sanssouci suchte. Sein französisch gebildeter Geist liebte die Grazie des Rokoko, sein scharfer Verstand zwang dem Volke nach den Opfern des Krieges die Segnungen des Friedens auf. Für ihn war »regieren« eine rein praktische Beschäftigung im Sinne grosser Unternehmer mit nationalökonomischer Vorbildung. Um Ausgaben machen zu können, mussten Einnahmen geschaffen werden. Monopole, Ausfuhrverbote, hohe Eingangszölle schützten das Recht auf Arbeit. Die Einführung der sogenannten Manufakturen machte das Handwerk vom Handel abhängig. Der Hochmut der Zünfte zerfiel in sich selbst.

In der Entwicklungsgeschichte des preussischen Staates wird die Zeit unter dem grossen König stets als eine Zeit des politischen Aufschwunges, der Glaubensfreiheit, des Fortschritts in der Justizpflege und der inneren Festigung der Verhältnisse gepriesen werden. An diesem erhabenen Bilde wird sich nichts ändern, wenn wir einzelne Zustände der damaligen Zeit dem heutigen Blicke näher rücken.



Die Anlage von Land- und Wasserwegen, die Kultivierung der durch langjährige Kriege verwüsteten Landstriche, die



Unterhaltung der Armee, die Verbesserung der Wollindustrie und Einführung der Seidenfabrikation erforderten grosse Summen, die nur durch Steuern aufgebracht werden konnten, da der Staatssäckel vollständig erschöpft war.

Um nun Leserinnen und Leser mit der so vielfach geschmähten Besteuerung in der Gegenwart für alle Zeiten zu versöhnen, werde ich mir ergebenst gestatten, die Art der Besteuerung von damals in einer anmutigen Schilderung vorzuführen.

In seiner Würdigung alles dessen, was mit französischem Wesen zusammenhing, liess sich Friedrich II. zu einer Nachahmung französischer Finanzeinrichtungen bewegen. Der ehemalige Generalpächter der französischen Steuern, Helvetius mit Namen, wurde auf Empfehlung des Generalleutnants von Krockow nach Berlin berufen, um das gesamte Zoll- und Akzisenwesen in Preussen zu übernehmen. Helvetius hatte eine Schar von französischen Beamten in seinem Gefolge, welche in der willkürlichsten Weise aus den Bewohnern des Landes den letzten Groschen herauspressten. Die Abgaben auf Bier, Branntwein, Wein, sowie auf alle nicht zum unbedingten Lebensbedürfnis der Armen gehörigen Gegenstände, selbst auf Fleisch, wurden wesentlich erhöht und mit unbarmherziger Strenge eingetrieben. Die französischen Beamten sassen an den Toren und wachten mit argwöhnischem Eifer über jedes Gepäckstückchen, welches in die Stadt gebracht wurde. Sie durchstreiften die Strassen, unablässig danach spähend, ob nicht irgendwo ein zollpflichtiger Gegenstand eingeschmuggelt worden sei. Sie drangen selbst in die Häuser ein, durchsuchten die Wohnungen ganz unverdächtiger Bürger, zwangen diese sogar, sich zu entkleiden, um auf ihrem nackten Leibe nachzusehen und erlaubten sich dabei die grössten Brutalitäten. Das Herr der französischen Beamten bestand aus



dem nichtsnutzigsten Gesindel, aus Leuten, die zum Teil schon auf den Galeeren gewesen waren, aus Abenteurern, die in Frankreich keinen Unterhalt mehr finden konnten, zum Teil von ihren Finanzstellen wegen Betrugs kassiert und nun nach Preussen gekommen waren, um hier ihr Glück zu machen. Fast alle diese neuen Steuerbeamten zeichneten sich durch Habgier, Bestechlichkeit und Lust zum Betruge aus. Häufig genug hielten sie Haussuchungen bei wohlhabenden Bürgern nur zu dem einen Zweck, damit ihnen ihr widerwärtiges Eindringen in die Wohnung durch eine erkleckliche Bestechungssumme abgekauft werde.

Damals war der Kaffee das Lieblingsgetränk der Berliner und namentlich der Berlinerinnen geworden. Friedrich glaubte daher mit Vorteil eine hohe Steuer auf ein Getränk legen zu können, welches er keineswegs als zum Bedürfnis des Volkes für notwendig erachtete. Anfangs wurde die Steuer einfach erhöht, als aber durch die Erhöhung kein nennenswert günstiges Resultat erzielt wurde, im Gegenteil der Schmuggel von Kaffee an Umfang zunahm, erschien die neue Kaffeeordnung vom 21. Januar 1781.

Das Kaffeebrennen wurde durch diese Verordnung den Privaten bei strenger Strafe verboten, nur einzelne Privilegierte bekamen dazu die Erlaubnis als eine besondere Vergünstigung. Das übrige Volk musste seinen Kaffee gebrannt aus den königlichen Entrepots beziehen. Der gebrannte Kaffee war in blechernen Büchsen von 24 Lot verpackt, die mit der königlichen Verordnung beklebt waren. Die Büchse von 24 Lot kostete einen Taler, bei Rückgabe der Büchse wurden vier Groschen vergütet. Der hohe Preis, für den der gebrannte Kaffee in den königlichen Entrepots verkauft wurde, war na-





türlich ein Anreiz zum Einschmuggeln. Die gebrannten Bohnen liessen sich schlecht transportieren und verloren an Aroma, die Schmuggler konnten daher nur rohen Kaffee einführen, der von den Bürgern im Geheimen selbst gebrannt werden musste. Mit wie hoher Strafe auch das Brennen des Kaffees belegt war, die Berliner Hausfrauen liessen sich dadurch doch nicht abschrecken, und Friedrich sah sich deshalb veranlasst, »Kaffeeriecher« anzustellen, welche die Aufgabe hatten, die Strassen der Residenz zu durchstreifen, um mit feiner Nase in denselben umherzuschnüffeln. Der durchdringende Geruch, den der Kaffee beim Brennen ausströmte, verriet ihnen meist leicht, wo etwa eine lüsterne Berlinerin das Gesetz umging. Das Volk von Berlin hasste diese Kaffeeriecher wie die Sünde und spielte ihnen manchen hässlichen Streich, besonders waren die Frauen äusserst aufgebracht. Alle Plackereien der Regie hatten sie dem König verziehen, aber dass er ihnen das Kaffeebrennen verbot, konnten sie nicht ertragen.

Die Antipathie gegen die Kaffeesteuer veranlasste, nebenbei bemerkt, jene Karikatur auf den König, auf welcher er, eine Kaffeemühle zwischen den Knien haltend, auf einem Schemel sitzend dargestellt war. Als der König einst über die Jägerstrasse ritt, umgaffte das Volk dieses Bild und wird wohl mit kernigen Ausdrücken in der Beurteilung nicht sparsam gewesen sein. Der König liess sich von seinem Beamten den Sachverhalt erklären und rief dem Volke zu: »Hängt es niedriger!« was seitdem zu einem geflügelten Worte geworden ist und im Büchmann Aufnahme gefunden hat.

Ich habe diese Geschichte so ausführlich berichtet, um den Damen ebenfalls einen ihnen zusagenden Lesestoff zu bieten. Zweitens ist mir Mocca double, namentlich wenn er mit ent-



sprechenden Likören und einer guten Importe gewürzt wird, ein sehr sympathisches Getränk, und aus diesem Grunde kann ich mich des Eindrucks nicht erwehren: »Die Zeit unter Friedrich dem Grossen war eine grosse und berühmte Zeit, aber dennoch möchte ich in ihr nicht gelebt haben wollen. Mir ist heute lieber!«





Vom Tiergarten und der Sittenverderbnis.

Das am meisten geschätzte Vermächtnis, welches Friedrich der Grosse den Berlinern hinterliess, war die Umwandlung des grösseren westlichen Teiles des Tiergartens in einen Park. Bei der grossen Bedeutung, welche der Tiergarten in den folgenden Jahrzehnten für das Berliner Leben und nicht zum wenigsten für alle Ereignisse des Berliner Fahrsports erlangt hat, verlohnt es sich vielleicht, seiner ganzen Entwicklungsgeschichte bis auf den ersten Ursprung nachzugehen.

Vor alter Zeit war die Gegend des heutigen Tiergartens, inbegriffen die jetzige Friedrich- und Dorotheenstadt bis zur Kronenstrasse, ein natürlicher, von Brüchen, Wiesen und Gräben durchzogener Wald. Im Jahre 1527 kaufte der Kurprinz Joachim im Namen seines Vaters von dem Rat zu Kölln das Grundstück zur Anlegung eines Tier- und Lustgartens mit der Bedingung, dass es wieder der Gemeinde eingeräumt werden sollte, wenn es nicht mehr zu dem genannten Zweck gebraucht würde. Bereits 1542 findet man den Namen eines Gärtners Hieronymus, der im Tiergarten, wahrscheinlich an der Stelle der jetzigen Reichsbank, einen Gemüsegarten anlegte und unterhielt. Hier befand sich auch der sogenannte »Jägerhof«, in dem die kurfürstlichen Jäger, Jagdpferde, Hunde und das Jagdzeug untergebracht waren. Im Jahre 1611 befahl Joachim Sigismund dem Hofjägermeister Jobst von Oppen,

den Tiergarten mit Staken zu umgeben und eingefangene Hasen in denselben zu setzen. Im Dreissigjährigen Kriege verfiel und verwilderte der Tiergarten, wie die meisten Wälder jener Zeit, und erst der Grosse Kurfürst nahm wieder seine Pflege auf. Er selbst pflanzte und pfropfte Bäume und liess 1659 Eichen einpflanzen, die zum Teil noch jetzt stehen. Der 1659 aufgenommenen Fortifikation der Stadt musste der zwischen den Linden, der Wilhelmstrasse und Leipziger Strasse belegene Teil des Tiergartens zum Opfer fallen. Das dadurch gewonnene Areal schenkte der Grosse Kurfürst seiner Gemahlin Dorothea, die im Jahre 1663 auf diesem Terrain die nach ihr benannte Dorotheenstadt gründete. Dagegen wurde der Tiergarten über die Spree hinaus erweitert. Der bis zur Jungfernheide sich erstreckende Wald, in dem das Vorwerk Monbijou lag, wurde mit ihm vereinigt, und grosse Hirsche aus Preussen und der Neumark sowie Auerhähne und anderes Wild wurden in ihn eingesetzt. Unter dem König Friedrich I. verwandelte sich der Tiergarten immer mehr aus einem Wildrevier in einen von Naturfreunden bevorzugten Spazierort, wozu wohl die Anlegung des Schlossparks und der Bau des Schlosses bei Charlottenburg die hauptsächliche Veranlassung gab; der vorhandene Weg nach Charlottenburg wurde erweitert, der grosse Stern und die von ihm ausgehenden sechs Alleen, sowie verschiedene Reitwege wurden angelegt. An der Spree entstand der Zirkel (Platz vor den Zelten) mit den sieben Alleen, welche von ihm ausgingen und welche die sieben Kurfürsten genannt wurden.



Zwischen den Jahren 1700 und 1705 erfolgte die Verlängerung des Landwehrgrabens durch den Tiergarten bis zur Spree, wodurch derjenige Teil abgegrenzt wurde, dessen Terrain den französischen Kolonisten zum Anbau von Gärten und Maulbeerplantagen angewiesen war. Es war dies das spätere



Moabit. Den Platz, auf dem jetzt das Schloss Bellevue steht, erhielten Refugiés, die hier Seidenraupenzucht betrieben.

Für die Verbesserung der mehr als eine Meile langen Allee, welche durch den Tiergarten nach Charlottenburg führte, wurde vom ersten Preussenkönig viel getan. Sie wurde sogar, wie der bekannte Herr von Pöllnitz in seinen Memoiren erzählt, des Abends mit Laternen erleuchtet, wenn der Hof in Charlottenburg verweilte. Ebenso rühmt ein Engländer, Namens Toland, den schönen Weg durch den herrlichen Park und erwähnt gleichzeitig, dass man auch in offenen Barken auf der Spree nach Charlottenburg gelangen könne.

Unter dem praktischen und sparsamen König Friedrich Wilhelm I. geschah wenig oder gar nichts für die Verschönerung des Tiergartens. Im Jahre 1734 wurde der Graben, welcher den Tiergarten von der Stadt trennte, in der Gegend der kleinen Wallstrasse zugeschüttet, die darüber führende Brücke abgerissen, der Wall abgetragen und das Tiergartentor niedergerissen. Um Raum zur Bebauung neuer Stadtteile zu gewinnen, wurde der Wald bis zum Brandenburger Tor abgeholzt, und im Süden der Linden wurden die Bäume bis zur Neuen Wilhelmstrasse niedergehauen. Der grosse Exerzierplatz vor dem Brandenburger Tor, der jetzige Königsplatz, wurde ausgerodet, und der Tiergarten erhielt ungefähr die Gestalt und Ausdehnung, welche er, bis auf Lenné- und Tiergartenstrasse nebst ihrem Hinterlande und das Areal um den Zoologischen Garten herum, heute noch hat.

Unter Friedrich dem Grossen vollzog sich, wie bereits berichtet, die Umwandlung des Tiergartens in die, bis auf die Veränderungen in der neuesten Zeit, bekannte Formation. Der König beauftragte den Landjägermeister von Schwerin, den Obrist-Leutnant von Keith und den Architekten von Knobelsdorf mit der künstlerischen Ausgestaltung und dem

Bau von Wegen und Plätzen in dem herrlichen Walde. Zunächst verschönerte Knobelsdorf den grossen Stern, indem er ihn mit geschnittenen Hecken umgab, die teilweise noch vorhanden sind. Zu jeder Seite der auslaufenden Alleen placierte er mythologische Statuen, zwischen denen er Pyramiden aus geschnittenen Buchen gruppierte. Von dem so geschaffenen Platz, den das Volk »die Puppen« nannte, und von dem das geflügelte Wort »bis in die Puppen« stammen soll, liefen die noch jetzt bestehenden Alleen aus, und zwar drei nach Bellevue, eine nach der Fasanerie, dem jetzigen Zoologischen Garten, eine breitere nach dem Hofjäger und eine nach der Tiergartenstrasse. Ausserdem schuf Knobelsdorf die jetzt verschwundenen Labyrinthe, den Poetensteig, welcher zu dem Platanensalon und zu dem mit der Statue Apollos geschmückten Apollosalon führte, ferner den Floraplatz, der 1757 mit dem sogenannten »Venusbassin«, dem jetzigen Goldfischteich, und vier Statuen versehen wurde. Kleinere Salons wurden in der Nähe des Brandenburger Tores angelegt. Der Eingang zum Tiergarten wurde links mit der Statue des Apollo, rechts mit der des Herkules Musagetes verziert.



Der Zirkel oder Kurfürstenplatz vor den Zelten war damals der bevorzugte Sammelplatz der vornehmen Welt. Die Zelte waren 1745 noch wirkliche Leinwandzelte, in denen zwei Franzosen Erfrischungen feil hielten. Der eine, Namens Maurice, gab seiner Hütte eine goldene Gans zum Schilde mit der Inschrift: »Monnoie (mon oie) fait tout. Erst als 1786 das Schlittschuhlaufen in Berlin Eingang fand, erhielten die Besitzer die Erlaubnis, auch im Winter ihre Hütten zu benutzen, aus welchen die späteren Zelten-Etablissements hervorgingen.

Von dem Leben und Treiben unter den Zelten entwirft ein Tourist jener Zeit folgende ergötzliche Schilderung: »Die Fahrt nach Berlin über Charlottenburg war für mich bezaubernd



Französischer Postzug aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts.
Nach einem Gemälde von Bonnemaison.



schön, und ich erstaunte über die Menge von Menschen, die ich im Tiergarten und Unter den Linden fand. Wir assen in Charlottenburg Mittagbrot und fuhren nach den Zelten, die nach meinem Gefühl an dem angenehmsten Ort des Tiergartens liegen. Die Aussicht von hinten zu ist majestätisch und prächtig. Unter den Hütten sitzen an vielen Tischen allerlei Berliner aus allen Ständen. Schon die Mannigfaltigkeit der Röcke ist aufmunternd. Unter den Hütten, wo ich mich befand, pflegt sich der edlere Teil der Einwohner Berlins zu versammeln, weiter hin ist schon ein Abfall, und ganz am Ende sitzt Krethi und Plethi. Ich schildere Ihnen bloss die ‚Grünebergersche Hütte'. Mitten unter den Tischen steht eine grosse Säule, an welcher einige Lampen hängen, um den Gästen die Bequemlichkeit zu verschaffen, sich ihre Tabakspfeifen ohne viele Beschwerde anzuzünden. Die Gesellschaft ist buntscheckig genug. Eine Partie trinkt Kaffee, die andere Tee, eine dritte Bier, und eine vierte, die vielleicht die Schwindsucht hat oder gern stark werden will, Wasser oder Milch. Etwa drei Schritte in der Entfernung beratschlagen sich drei junge Leute stands über ökonomische Sachen. Sie waren niedlich angekleidet, dampften ihren Tabak gar manierlich in die Lüfte und verstanden es gut, mit dem ohnehin bedeutungsvollen Tabakrauchen ökonomische Gespräche zu verbinden. Ganz dicht an diesem ökonomischen Dreieck sass eine Partie äusserst empfindsamer junger Herren. Das Eau de Levante, Eau de Sultane, Eau sans pareil und wie die Eaux alle heissen mögen, musste in grosser Quantität auf allen Kleidungsstücken schwimmen, so gewaltsam war der Geruch dieser galanten Wasser. Ihr Anzug entsprach dem neuesten Pariser Geschmack. Die Schuhe schimmerten durch die grossen Schnallen beinahe nur durch. Ein seidener Strumpf, fast wie Spinngewebe dünn, umhüllte die Wade,



welche vermöge des Strumpfbandes und des Kniegürtels zusammengepresst war. Ein kurzes Chemisette drückte den Körper bis an den Unterleib zusammen. Sechs Knöpfe der in den zartesten Farben prangenden und bis an das Gelenk reichenden Röcke waren aufgeknöpft, damit das feine, zierlich ausgenähte Jabot und die weisse Brust sogleich in die Augen fallen möchten. Die Unterredung betraf grösstenteils das Schauspiel, und es waren lauter Themata aus der Dramaturgie, französische Brocken: ein ‚mon Dieu', ein ‚ma foi', ein ‚je m'en demande pardon', wurden gleich dem Zucker, den man auf die Mandel- oder Wiener Torte streut, über ihr Gespräch mit freigebiger Hand verbreitet. Besonders schienen sie für die Aktricen ziemlich eingenommen zu sein, die Akteurs wurden nur gelegentlich angeführt. Die Damen waren alle nach dem besten und feinsten Geschmack ajustiert und sahen zum Teil wie die Grazien aus. Fast möchte ich sagen: ‚Sie tanzten nymphenhaft geschürzt auf kurzem Gras —', denn nachlässig, leicht und für Auge und Herz interessant waren sie erzogen. Sie flogen mehr, als sie tanzten, und ihr ganzer Körper war ein solches perpetuum mobile, als ich noch nicht gesehen habe.«

Hören wir einen späteren Zeitgenossen! Diesem war die Kunst im Tiergarten zu spärlich vertreten. Er sah nur Flora, Venus, sowie einige verwaschene und verstümmelte Genien und Amoretten. Er entrüstet sich über die Riesenstatuen am Brandenburger Tor, welche sich in puris naturalibus dem erschrockenen Auge zeigen und übrigens auch bei andern Leuten vielfach Anstoss erregten. Er macht dann Vorschläge, mit wieviel Figuren berühmter Männer der Tiergarten ausgeschmückt werden könnte, und es kommt ungefähr die ansehnliche Anzahl von Statuen





heraus, die heute darin stehen. Dem Mann hätte also geholfen werden können, wenn er ein Jahrhundert später geboren worden wäre.

Dieser Fall lehrt uns wieder einmal, dass man es den Menschen nie recht machen kann. Denn heute gibt es eine Masse Literaten, die sich darüber beklagen, dass der Tiergarten bald mehr Marmorbilder als Bäume aufzuweisen haben wird.

So ändern sich während eines kurzen Jahrhunderts die Anschauungen dieser Welt, was man übrigens auch aus viel wichtigeren Dingen ersehen kann.

Leider ist es mir unmöglich, weitere Sittenstudien aus jener Zeit hier anzuführen. Der Leser würde über die Verworfenheit der damaligen Zustände ganz aus dem Häuschen geraten. Auf jeden Fall stellt es sich heraus, dass wir trotz unseres, alle andern Hauptstädte übertrumpfenden Nachtlebens gegen die Berliner von 1790 die reinen Waisenkinder sind. Die Möglichkeit ist jedoch gar nicht ausgeschlossen, dass wir mit einer sehr traurigen Zensur fortkommen würden, wenn uns selbst ein strenger Sittenrichter unter die Lupe nehmen würde. Wenn er z. B. erzählen würde, dass es in unserer Zeit Weinrestaurants für 4000 Personen gab, dass in manchen Strassen in jedem zweiten Haus ein Zigarrenladen und in jedem dritten eine Kneipe war, dass das Leben in der Friedrichstrasse von 9 Uhr abends bis 3 Uhr morgens stärker flutete, wie um dieselben Stunden am Tage, dass . . . . . ach, du mein lieber Gott, wie würden wir dann abschneiden!

Wenn der Richter sehr streng wäre, würde die Zensur vielleicht lauten: »Fleiss gut, Betragen schlecht.«

Eine Zeit des Verfalls.

Der Kontrast zwischen den ruhmgekrönten Siegestaten der preussischen Armee unter Friedrich dem Grossen und den späteren Niederlagen vor der Armee des kleinen Napoleon ist so auffallend, dass man der dazwischen liegenden Zeitperiode und ihren kulturellen Erscheinungen seine Aufmerksamkeit nicht versagen darf.



Ich habe über jene Zeit in einem alten Jahrgange des »Bär« in einer Schilderung der Zelten folgende interessante und lehrreiche Stelle entdeckt:

»Hier fand sich Berlin an jedem schönen Wochentage zusammen. Arm und reich, hoch und niedrig tummelte sich zwischen den Buden und Tischen, sass, stand umher oder promenierte am Ufer der mit Kähnen bedeckten Spree. Aller täuschende Flitterstaat und Pomp, unbezahlt, oftmals nur auf kurze Stunden von einem jüdischen Wucherer geliehen, spreizte sich hier mit verlogener Vornehmheit im Sonnenschein.

Kadetten, Zofen, Advokaten, Krämer, Charlatane, Vertreter der unüberwindlichen Armee, aufgedunsene Kastraten von der italienischen Oper, bebänderte Schneider, Phrynen, stolze Kaufmannsfrauen von ihren degentragenden Cicisbeis umschwärmt, Hofherren mit Perücke und Schnallenschuhen, Balletteusen, kuppelnde Pariser Friseure, wie Edelleute angetan, Beamte — alles wogte hier das ganze Jahr hindurch an den Nachmittagen

auf und nieder; kokettierte, medisierte, lorgnettierte, parlierte radebrechend das geliebte Welsch, lachte und log, amüsierte sich göttlich, bis die hereinbrechende Kühle und Dunkelheit des Abends den losen Schwarm heimwärts trieb, welcher sich nun in die französische oder italienische Oper, in die zahllosen Tabagien und prächtigen Lusthäuser ergoss, um in berauschenden Bacchanalien Silen und Venus wirbelnde Dankopfer darzubringen. Es war eine gefährliche Welt, welche den Fremden mit lächelnden Blicken zum Weilen, zu Freude und Genuss einlud. Verliebte Koketten nehmen das Geschäft über sich, ihn zu bilden, die lächerlichen Vorurteile von Tugend und Unschuld, so er aus der Fremde mitbrachte, zu entkräften, und Wollust mit dem Stempel der Galanterie zu bezeichnen.



Im andern Falle gerät er in die Gesellschaft jener professionsmässigen Spieler, die, lachend der Weltordnung ins Getriebe greifend, mit dem übermütigen Bonmot: ‚Corriger la fortune!‘ den ahnungslosen, verblendeten Provinzialen in das Garn locken, ausbeuten, um ihn dann von Stufe zu Stufe verzweifelt sinken zu lassen. Die Leidenschaft des Spiels trieb damals hohe Wogen. Hier war es das Zahlen- und Klassen-Lotto, das insbesondere in den ärmlichen Volksschichten sich wie eine verzehrende Seuche heimlich eingeschlichen hatte. Dann waren es die berüchtigtsten Hazardspiele, welche zwar verboten waren, dennoch aber in offener Heimlichkeit, unbefangen in allen Assembleen, Tabagien und Kaffeehäusern im grössten Massstabe florierten. Die hohle Oberflächlichkeit, das geist- und gemütlose gesellschaftliche Leben war ganz dazu angetan, Scharen in die Arme dieses Molochs zu führen. Sollte man denn immer nur vom Wetter sprechen? Ueber Abwesende witzeln? Die Religion und ihre Diener höhnen? Artige Süssigkeiten den Damen vorschnattern?



Auf den Taumel genossener Liebe folgte nur zu bald die entsetzlichste Entnüchterung. Also warum nicht? Vive le jeu! So ward das Hazardspiel ein unentbehrliches Aggregat gesellschaftlicher Unterhaltung. Man spielte, spielte hoch, bis man eines Tages Vermögen, Ehre, Weib hohnlachend verpufft hatte. Allerdings darf nicht unerwähnt bleiben, dass diese Freiheit des Spiels auch der Stadt zu gute kam, indem zahlreiche Fremde, dadurch angelockt, sehr viel zum Anwachsen und Emporblühen der Hauptstadt beitrugen.



Die Degenerierung des Volkes, welche von oben her begann, machte reissende Fortschritte. Die Zahl der öffentlichen Häuser, welche unter der nachsichtigen Kontrolle des Staates standen, war ganz enorm, von dem prachtvoll eingerichteten bis zu den düsteren Höhlen, den Brutstätten niedrigster Leidenschaften und Verbrechen. Zu den ersteren zählten die Häuser von Heil und Leger in der Französischen Strasse. Hier war alles auf den feinen Geschmack zugeschnitten. Luxuriöse Speisesäle wie Tanzsalons, zierliche und keck gekleidete Schäferinnen, ein gut geübtes Orchester, das sich an gewissen Tagen selbst nicht entblödete — horribile dictu! — mit frommem Augenniederschlag: Grauns ‚Tod Jesu‘ aufzuführen, während das Schäkern und Gläserklingen lustig dazwischen schallte — alles dies bildete den Anziehungspunkt hauptsächlich für die feine Welt; zahllose andere Spelunken galten als der Stapelplatz der armen, aus Ostpreussen hierher verschacherten weissen Sklavinnen. Doch nicht allein der Venus waren Altäre errichtet. Auch die sokratische Liebe feierte in jenen Tagen wieder ihre Auferstehung. Es sind düstere und erschreckende Bilder, welche die Memoirenschriftsteller jener Tage einstimmig entrollen. Und dieselbe Sittenlosigkeit in den bürgerlichen Familien, nur mit verschwindenden Ausnahmen. Wie konnte es auch anders sein? Was der königliche Philosoph



In den Zelten des Berliner Tiergartens unter Friedrich II.
Nach einem Stich von Chodowiecki.



in so hochherziger Weise angestrebt hatte, war nicht in Erfüllung gegangen. Die Ernte entsprach nicht der Saat. Die erlaubte, freie und uneingeschränkte Denkungsart musste endlich auch einen gewaltigen Einfluss auf die Sitten und Ansichten herbeiführen. Deisten und Atheisten, Schwärmer und Spötter standen sich schroff gegenüber. Nie mehr als in dieser Epoche, welche so prahlerisch die Losung ‚Aufklärung!‘ auf ihr Panier geschrieben hatte, hat der Schwindel all jener geheimen Orden und Gesellschaften die Gemüter beschäftigt. Die Zahl dieser Verbindungen war ganz erheblich. Eine Zeitung schreibt damals: ‚Nie hat sich der Sektengeist tätiger gezeigt, als in unsern Tagen, welche man die aufgeklärten nennt. Der immer allgemeiner werdende Hang zum Aberglauben, der uns in die Zeiten des Mittelalters zurückwirft, wird durch den alle Kräfte des Erwerbs übersteigenden Luxus und durch das geschwächte Nervensystem der jetzigen Generation ungemein befördert. Unsere Grossen suchen den Stein der Weisen, um unsterblich zu werden, und erhoffen von den Geheimnissen der Alchimie die Mittel zur Befriedigung ihrer Neigungen.‘

Hand in Hand mit dieser Sektiererei ging zugleich eine völlige Ungebundenheit der öffentlichen und häuslichen Lebensweise. Die Aufklärung zeitigte in der Tat die seltsamsten Früchte. Jedem blieb es unbenommen, seinen Leidenschaften zu frönen, seinen Ansichten den unverhohlensten Ausdruck zu geben. Hier gab sich ein Schwärmer den tollsten Phantasien hin, dort lachte ein Witzling über die göttliche Dreieinigkeit, ein anderer lästerte die Herren vom Klerus; ein vierter räsonnierte auf den König, schalt sämtliche Minister feile Schurken und verfluchte die lästigen Akziseanstalten zum Lande hinaus, während in der Ecke ein halb Dutzend geputzte Stutzer die turmhoch frisierte Herrin des Hauses unter den Augen





des gelassen zuschauenden Mannes liebesschmachtend und Verse tändelnd belagerten, ohne dass die erlauchte Gesellschaft weiter daran Anstoss nahm. Ja, die liebe Ehe! Sie glich nur noch einem Kontrakte, den man so bald als möglich wieder zu lösen suchte, sobald der Reiz der Neuheit ins Erkalten kam. Das Konsistorium hatte nichts einzuwenden. Eheliche Treue war nur noch ein altmodisches Requisit, über welches man glaubte in Gesellschaft ebenso zum göttlichen Zeitvertreib sich belustigen zu dürfen, als über die wallenden Allongeperücken der alten, steifbeinigen Marquis. Eine Ehescheidung hinterliess damals durchaus nicht den beschämenden und peinlichen Eindruck wie heute. Im Gegenteil! Man durfte mit Sicherheit auf regen Beifall in der Bekanntschaft rechnen!«







Fahrsport, Krieg und Entartung.

Waren die Berliner in jener Zeit wirklich so schlimm oder hat der im vorigen Kapitel zitierte Chronist an Gallensteinen oder einem Leberleiden gelitten?

Wie bieder klingt gegenüber seinen Auslassungen folgende Schilderung, welche sich ebenfalls mit den Zelten beschäftigt. Man höre:

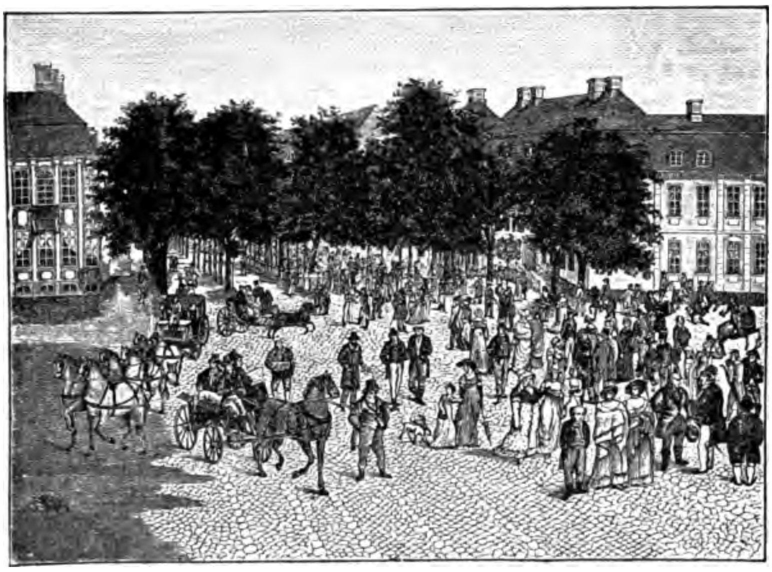
»Hier spazierten ehrbare Männer mit dreieckigen Hüten, mit Zopf und Perücke, mit langen Rohrstäben in den Händen und mit einem bedachtsamen Schritt, wie Männer, welche Zeit haben und ihre Würde kennen. Wenn sie miteinander redeten, so sprachen sie, wie gute Bürger, von ihrem Könige, Friedrich dem Grossen, der damals schon ein alter Herr war und in Sanssouci residierte; waren sie Gelehrte, so sprachen sie von Voltaire und der Enzyklopädie, waren sie Kaufleute, so sprachen sie von der Königlichen Generaltabaksadministration, von Zucker- und Kaffeezoll, von der Seehandlungskompagnie und von dem letzten grossen Wechselgeschäft des Herrn David Splittgerbers sel. Erben. Bedächtig schritten sie dahin, nach einem grossen Platz an der Spree, welcher der Kurfürstenplatz oder der Zirkel genannt ward.



An schönen Sommer-Nachmittagen, sonderlich des Sonntags und Feiertags, pflegen hier Tausende zu Fuss, zu Pferde und zu Wagen zusammenzukommen, wobei öfters, auf Befehl des Gouverneurs, die Musikkorps der in Berlin in Garnison

liegenden Infanterie- und Artillerie-Regimenter in die anliegenden Büsche verteilt wurden, welches zusammen ein sehr reizendes Schauspiel machte. ‚La place des Tentes au parc', wie Chodowiecki denselben (1772) dargestellt, galt für die ‚première promenade de Berlin'.«

Ein anderer Chronist berichtet: »Selbst die Mitglieder der königlichen Familie und Personen vom ersten Range



Unter den Linden zu Anfang des XIX. Jahrhunderts.
Getreu wiedergegeben und charakteristisch ist das Pflaster.

mischten sich unter den bunten Haufen. In vergoldeten, schön verzierten Phaëtons, in eleganten, von allen Seiten mit Glasscheiben versehenen Kutschen oder in sogenannten Wurstwagen, an deren Schlägen Pagen und Heiducken standen, fuhren die Prinzessinnen die Hauptallee entlang.«

Hier finden wir glücklicherweise auch eine Quelle über den damaligen Fahrsport, und um diese zu vervollständigen, sei gleichzeitig erwähnt, wie sich im Jahre 1786 der Fahrverkehr Unter den Linden gestaltete: »Unter den Linden ist



es immer lebhaft. Die Equipagen der Grossen sind nächst den Holzwagen — welche letztere besonders zur Herbstzeit in der Frühe ein unerträgliches Getöse machen — auf beiden Seiten in beständiger Bewegung, die Federn auf den Hüten der grünen Leibjäger und Husaren, mit der chamarrierten Koppel über die Schultern, neben den andern Domestiken, flattern in den Lüften, indes der rote Läufer mit dem blauen Schürzchen — zur Abendzeit mit einer Fackel — leichter als ein Hase vor dem Wagen herspringt.«

Die Linden hatten während der Regierungszeit Friedrichs des Grossen manche Verschönerung erfahren. In der Prachtstrasse waren neu erbaut worden das prächtige Opernhaus, das Palais des Prinzen Heinrich, in welchem sich jetzt die Universität befindet, sowie die Königliche Bibliothek. Zwei weitere herrliche Bauwerke hatte der König in der Nähe der Linden durch Gontard auf dem Gendarmenmarkt aufführen lassen, nämlich die beiden Türme, welche heute noch zwei architektonische Zierden Berlins bilden.

Selbst der Nachfolger Friedrichs des Grossen, welcher in der preussischen Geschichte nicht mit einem Ruhmeskranze verzeichnet ist, hat einen erheblichen Anteil an der Ausschmückung Berlins. Unter seiner Regierung wurde von Langhaus das Brandenburger Tor erbaut und mit der Viktoria von Schadow gekrönt. Klingt es nicht wie eine Ironie der Weltgeschichte, dass der unpopulärste Herrscher Preussens das populärste Bauwerk des Reiches geschaffen hat?

Hier am Brandenburger Tor ist sich Berlin in seiner Physiognomie auch am ähnlichsten geblieben. Das wird uns klar werden, wenn wir neben dem Monumentalwerk mit der klassischen Säulenhalle die Peripherie Berlins um das Jahr 1800 herum ins Auge fassen.





Vom Potsdamer Tor dehnten sich zwei Wege aus, von denen der rechte nach Schloss Bellevue führte, und der zweite, bedeutendere, den Handelsverkehr von Berlin nach Leipzig vermittelte. Daher die Benennung der schon damals sehr belebten Leipziger Strasse, welche in dem als Sehenswürdigkeit gerühmten Achteck, jetzt Leipziger Platz genannt, ausmündete. Vom Potsdamer bis zum Halleschen Tor zogen sich Gärten, aus denen nur hin und wieder ein Haus auftauchte. Neben der Torwache lag eine Husaren-Hauptwache und eine Kaserne, und nach der Stadt zu breitete sich das von Bäumen umgebene Rundell, jetzt Belle-Allianceplatz genannt, aus. Hinter dem Tore führte eine Holzbrücke über das schmutzige Wasser des Flossgrabens auf den Weg zum Tempelhofer Berge, bis zu welchem nur einige Häuschen und Windmühlen aus den Feldern hervorragten. Weiter nach Süden bildeten die Lindenstrasse und die Alte Jakobstrasse die Stadtgrenze, während die Dresdener Strasse und die Oranienstrasse mit einigen schlecht gebauten Häusern in das Feld hineinreichten. Die Köpenicker Strasse war nur bis zur heutigen Michaelkirchstrasse bebaut, was darüber war, stand in Feld und Garten. Zwischen der Frankfurter Strasse und der Spree standen nur vereinzelte Häuser, und bis zum Landsberger Tor dehnten sich Getreidefelder hin.

Sogar Weinberge gab es, nebenbei bemerkt, damals in Berlin, und zwar an der Stelle, welche heute noch Weinbergsweg benannt ist.

In der Entwicklung der Stadt trat in den folgenden Jahrzehnten keine erhebliche Veränderung ein, denn kurz nach der Wende des Jahrhunderts hatte Berlin unter dem Druck der Franzosenherrschaft zu leiden, und selbst nach den Freiheitskriegen hatte es noch die Nachwehen jener schmerzlichen Jahre zu spüren.



Die Schilderungen der Chronisten aus den Jahren der Demütigung Preussens werfen leider auf den Charakter und die Gesinnung der Berliner und Berlinerinnen kein sehr schönes Licht. Wenn ich alles wiedererzählen wollte, was ich gelesen



habe, würde der Herr Abgeordnete, welcher kürzlich im Landtage über das Berlin von heute so energisch herzog, uns im Vergleich mit der damaligen Zeit für sittlich hochstehende Musterknaben erklären. Donnerwetter noch mal, war das damals eine Bande. Keinen Schuss Pulver wert! Der kleine Korse liess dieses erbärmliche Volk, das ihm zujubelte, auch deutlich seine Verachtung fühlen.

Leider war auch die Armee durch und durch degeneriert. Und dass die Niederlage Preussens weniger auf die Kriegstüchtigkeit der Franzosen als auf die vollständige Unfähigkeit der preussischen Truppen zurückzuführen ist, sei aus einzelnen Aufzeichnungen eines kompetenten Kritikers, des Grafen Henckel von Donnersmarck, erwiesen, welche mehr als Bände sprechen. Sie erschienen mir so ungemein charakteristisch, dass ich sie einer Auffrischung für wert erachtete.

*

Man war so sehr Friedenssoldat geworden, dass am Tage der Affäre bei Saalfeld, wo wir durch Erfurt marschierten, ein strenger Befehl von einem der Oberen gegeben wurde, die Heurollen doch egaler zu spinnen, indem man bemerkt habe, dass einige zu dick, andere zu dünn wären, und mancher gar keine hätte.

*

Wird man es glauben? Ein Leutnant vom Regiment von Möllendorff hatte auf seinem Packpferde ein Klavier mit ins Feld genommen.

*



Dem General Graf Schmettau, der vom Leutnant an nur in der Suite des Prinzen Ferdinand gewesen, und so nachgerade Generalleutnant geworden war, hatte man ein Treffen zu befehligen gegeben. Eigentlich war es also nicht zu verlangen, dass er die Truppenführung verstehen sollte. Wir waren links abmarschiert, um rechts umschwenken zu können, und da die von uns unzertrennliche Bagage stets links von uns bleiben sollte, so hatte er sich glücklich hinter sie manövriert, und als er Front machte, hatte er sie vor sich; er musste also mit den Truppen en debandade durch die Bagage gehen, um sie hinter sich zu bekommen. Er blieb.

*

Zu Anfang der Schlacht, am 14. Oktober, war ein so starker Nebel, dass man nicht fünf Schritt vor sich sehen konnte; obgleich nun der Nebel nach einer Stunde fiel, so schien es, als wenn die meisten Köpfe doch noch in Nebel gehüllt blieben; die meisten Generale wenigstens schienen, für ihre Person, Nebelkappen aufzuhaben, denn sie blieben unsern Augen verborgen. Ich habe während der ganzen Bataille nur zwei gesehen, vom dritten mag ich gar nicht sprechen. Der erste entschuldigte sich fortwährend, er habe gar nichts zu befehlen, und die Befehle des zweiten befolgte man; ausserdem war keiner da.

*

Ein Major von den Kürassieren attackierte sehr zur rechten Zeit ein sich eben formieren wollendes Carré; sein General liess ihn aber wieder Halt machen, weil man erst das Regiment formieren müsse, und so ging der schöne Augenblick verloren und kam nicht wieder.

*



Kurz vor der Bataille von Eylau, als wir unsere retrograden Bewegungen bis hinter die Memel machten, hatte ich bei einem grossen Manne Geschäfte. In dem Augenblick, als ich hineintrat, arbeitete er an einem Operationsplan an der Weser.

*

Der Feind hatte uns, wie man zu sagen pflegt, ganz ordentlich in Trab gebracht, denn noch jenseits der Oder waren wir so im Bockshorn, dass, wenn einer nach Enten schoss, gleich Tag und Nacht marschiert wurde, um nur davon zu kommen.

*

Bei dem Rückzuge von Stettin nach Graudenz erhielten wir alle Augenblick die Nachricht, wir seien von vorn, von hinten und rechts umgangen. »Dies glaube ich nicht,« sagte mir im vollen Ernst ein Oberer, »aber von der linken Seite befürchte ich es am meisten.«

NB. Wir waren nur einige Meilen von der See auf dieser Seite entfernt.



Wie man sich in Berlin vor hundert Jahren vergnügte.



Victoria demi-Gala Seiner Majestät des Königs von Dänemark.
Geliefert von der Wagenfabrik Jos. Neuss, Inhaber Karl Trutz.

Bessere Zeiten.

Es kam eine andere Zeit, die Zeit der Erhebung. Wieder zeigte uns die Weltgeschichte, dass die guten Instinkte im Herzen der Menschen durch Schicksalsschläge und Leiden geweckt werden.

Jahn und Arndt verstanden es, den Patriotismus im Volke zu heben.

Die Spötter mussten verstummen, denn über der guten Absicht vergass man aller Aeusserlichkeiten.

Die Spötter mussten verstummen, wenn die Patrioten sich »Teutsche« nannten, um durch das harte »T« auszudrücken, dass es an der Zeit sei, alle Weichlichkeit abzuwerfen.

Die Spötter mussten verstummen, wenn verlangt wurde, dass man junge Damen anstatt mit »Mademoiselle« mit dem kernigen Worte »Kunkel« anreden sollte, und dass jede Madame von nun an »Ehrenfrau« genannt würde.

Das ganze Volk beseelte ein einziger Gedanke, der Wille, zu helfen.

Und wie ein herzerquickender Choral klingt durch Preussens Geschichte die schöne Melodie: »Der König rief, und alle, alle kamen!«

Nie vorher, nie nachher war solch' ein Opfermut erlebt.

Der nüchterne Skeptiker spricht bei solchen Gelegenheiten von Suggestion, welche die Massen verwirrt, betäubt, entflammt.

6



Solch eine Suggestion ging vom Korsen aus, als er Europa sich unterwarf.

Solch eine Suggestion ging aber auch von der herrlichen Frauengestalt aus, welche für jeden Preussen die verehrungswürdigste aller Herscherinnen bleiben wird.

Man sah, wie sie litt. Und sie begeisterte das Volk, weil man sie nicht leiden sehen wollte.

Um dieser kurzen Spanne Zeit, die man als Preussens Erhebung bezeichnet, sei unserm Volke viel verziehen.

* * *

Alle wollten helfen.

Als der König Landwehr und Landsturm aufrief, rückten auch die Berliner zu kriegerischen Taten heran und zeigten sich auf dem sandigen Exerzierplatz, dem jetzigen Königsplatz, um sich dem militärischen Drill zu unterziehen.

So weit das Auge reichte, Sand, nichts als Sand!

Sand auf des Königs Holzplatz, wo heute die Alsenstrasse liegt. Sand auf Seegers Holzplatz, heute Roon- und Hindersinstrasse.

Sand, nur Sand weiter nördlich, wo französische Kolonisten seit den Tagen Friedrichs I. den Boden urbar machen sollten. Es gelang ihnen nicht, trotz Fleiss und Schweiss. Und ingrimmig hiessen sie diesen Boden »la terre maudite« oder »la terre de Moabit«, weil schon in der Bibel das Moabiterland als unfruchtbar verschrien war.

Wie die Zeiten sich doch ändern. Heute fliesst von dort aus Bolles Milch über ganz Berlin.



Also auf dem Königsplatz versammelten sich damals die Mannen, um das Vaterland zu retten.

Hier erschien Fichte, der grosse Philosoph, auf das Abenteuerlichste bewaffnet, um seine körperliche Kraft dem Vaterlande zu widmen. Ein breiter Ledergurt, der fast einem

Kürass glich, umschloss seinen Leib, zwei gewaltige Pistolen, sowie ein mächtiger Pallasch, der mit grossem Lärm hinter ihm herrasselte, vollendeten seine Bewaffnung. Schleiermacher war Lanzenträger, und in den Reihen der Landsturmmänner liess er sein Wort so kräftig und patriotisch erschallen, wie sonst vom Katheder und von der Kanzel herab. Der Direktor Schadow von der Akademie der Künste führte die Schar der Apollosöhne, und Maler, Bildhauer, Musiker folgten ihm. Aus den Künstlerateliers hatten sie die alten Ritterwaffen, mit denen sie sonst ihre Modelle zu schmücken pflegten, hervorgeholt, um sie sich selbst umzuhängen. Iffland brachte die Schauspieler zum Appellplatz. Auch diese waren prunkvoll bewaffnet. Die Theatergarderobe hatte Bühnenschwerter und Harnische hergeben müssen. Iffland selbst trug den Brustharnisch und den Schild der Jungfrau von Orleans.



Man kann sich denken, wie viel unbewusste Komik in all dieser Begeisterung lag, und dass es trotz des Ernstes der Situation gar viel zu lachen gab.

Alle diese Wackeren hatten es jedoch nicht nötig, ihre Haut zu Markte zu tragen und ihre Tapferkeit auf die Probe stellen zu lassen.

Es kam der Friede und mit ihm die friedliche Beschäftigung, die sich auch bei Friedrich Wilhelm III., wie bei allen seinen Vorfahren, auf die Verschönerung Berlins richtete.

Zur Erinnerung an den siegreichen Krieg wurde auf dem Kreuzberg das Denkmal errichtet, das dem Berge, der früher Tempelhofer Berg hiess, erst seinen jetzigen Namen gab. Am 30. März 1821 erfolgte die feierliche Einweihung dieses Denkmals, das in der Königlichen Eisengiesserei gegossen wurde und 2297 Zentner wiegt. Die Linden wurden durch die Statuen Blüchers, Bülows und Scharnhorsts geschmückt. An Stelle der alten Wache wurde nach Schinkels Entwurf die

6*

neue Wache erbaut Die Verbindung mit dem Lustgarten wurde nach Abbruch der alten hässlichen Hundebrücke im Jahre 1823 durch die steinerne Schlossbrücke hergestellt.

Noch bedeutsamer war die Umgestaltung des Lustgartens selbst. Der Graben, welcher bis dahin die beiden Spreearme verbunden hatte, wurde zugeschüttet und diente teilweise zum Baugrund für das Museum. Mehrere Tausende über 50 Fuss lange Baumstämme mussten hier eingerammt werden, um den Baugrund für das stolze Gebäude herzustellen, das inklusive der Grundstückserwerbungen und aller Baukosten nur einen Aufwand von 800 000 Talern erfordert hat. Durch das Museum war der Lustgarten auch auf der vierten Seite würdig abgeschlossen, nachdem schon im Jahre 1817 die frühere Domkirche nach Schinkels Plan umgebaut war. Hinter dem Museum am Kupfergraben wurde nach Schinkels Zeichnung das neue Packhofsgebäude erbaut. Der alte Packhof hatte sich bisher zwischen der Schleusenbrücke und der Schlossbrücke befunden. Er wurde niedergerissen, und an seiner Stelle entstand, ebenfalls nach Schinkels Entwurf, die Bau-Akademie. In dem am 26. Juni 1821 eröffneten Schauspielhause, welches den Gendarmenmarkt wesentlich verschönerte, sehen wir ein weiteres Werk Schinkelscher Baukunst.

* * *

Ich merke es allen sportlich gesinnten Lesern an, dass ihnen die Schinkelsche Baukunst und manches andere, was in diesem Buche bisher verzapft ist, ungemein gleichgültig ist.

Sie haben alle mehr Sport erwartet, nicht wahr?



Aber helf’ er sich, wo es bis dato in Berlin keinen Sport gab.

Und als es welchen gab, war er auch nur so, so, wie wir später sehen werden.



Um jedoch mein Gemüt zu entlasten und dem Leserkreise wenigstens etwas Sportliches zu bieten, komme ich auf das Jahr 1829 zu sprechen, in welchem der sonst so einfache preussische Hof verschiedene grosse Feste feierte.

Gelegenheit hierzu boten die Vermählung des Prinzen Wilhelm mit der Prinzessin Auguste von Sachsen-Weimar und die Taufe der Prinzessin Marie Luise Anna, einer Tochter des Prinzen Karl.

Zur Ergötzung der zahlreichen fürstlichen Gäste wurde am 17. Juni des Jahres 1829 das erste Wettrennen in Berlin abgehalten.

Weit interessanter als dieses, war das Fest der weissen Rose, welches zwar nicht in Berlin, sondern in Potsdam stattfand, aber hier erwähnt werden muss, weil es Tausende von Berlinern nach Potsdam gelockt hat und weil es noch jahrelang den Gesprächsstoff der besseren Berliner Kreise bildete.

Dieses Fest wurde am 13. Juli zum Geburtstage der Kaiserin von Russland, der ältesten Tochter des Königs Friedrich Wilhelm III., gefeiert. Seinen eigenartigen Namen erhielt es daher, weil Friedrich Wilhelm seine bleiche und leidend aussehende Tochter gern die »weisse Rose« benannte.

Der Schauplatz des Festes war die Umgebung des neuen Palais nach der Seite der Communs hin. Der Beginn war auf die sechste Stunde des Nachmittags festgesetzt.

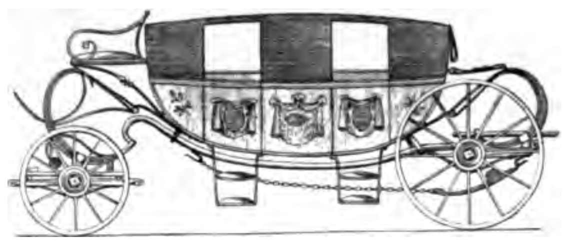
Zuerst sollte auf dem Vorhofe des neuen Palais eine ritterliche Uebung im Lanzenstechen und Speerwerfen vom Ross herab nach bestimmten Gegenständen abgehalten werden, wobei alle Teilnehmer in dem Kostüm turnierender



Ritter aus dem zwölften Jahrhundert erschienen. Zu diesem Zweck war der Vorhof auf das geschmackvollste dekoriert; die rings im Innern desselben herumlaufenden Treppen hatte man zu Sitzen für die Zuschauer eingerichtet und mit einem Gitter umgeben, welches mit roten, goldgestickten Behängen reich drapiert war. In kurzen Zwischenräumen flatterten ringsherum die Banner der Farben, in welchen die Ritter gekleidet waren, mit weissen Rosen geschmückt, und ebenso war eine reiche Trophäe von Bannern in der Mitte des Raumes an einer Säule aufgesteckt. Dem Haupteingang des Gitters gegenüber befand sich die Loge, auf welcher die höchsten Herrschaften, die Damen im Kostüme jener Zeit, sowie alle zum Feste eingeladenen Personen, welche nicht an den Quadrillen Teil nahmen, sich befanden. Von beiden Seiten dieser Loge dehnten sich die Sitze der Zuschauer aus, die in ungemein grosser Anzahl anwesend waren. Alle Fenster des Schlosses waren mit Damen besetzt, auch die Communs enthielten auf ihren Treppen und den Balkons eine unzählbare Menge von Zuschauern, wie nicht minder die Plätze zunächst dem Gitter. Schon dieser Anblick gewährte ein höchst anziehendes Schauspiel.



Um sechs Uhr erscholl Trompetengeschmetter, und der Zug der Ritter begann. Zuerst erschienen der Wappenkönig und zwei Herolde in den Hauptfarben rot und blau gekleidet und baten bei der Kaiserin um Einlass für die Ritter; dann rückte der glänzende Zug in den Hof ein, voran ein Korps Trompeter in Grün und Orange gekleidet. Hierauf folgten zehn Quadrillen von Rittern, die jedesmal aus einem Anführer, dem ein Bannerträger vorritt, zwei Pagen, die Schild und Lanzen trugen, und aus vier Rittern nebst vier ihnen folgenden Knappen bestanden. Diese Quadrillen führten der Kronprinz, Prinz Friedrich der Niederlande, Prinz Wilhelm, Prinz Karl, Prinz Albrecht, Herzog Carl von Mecklenburg, Prinz

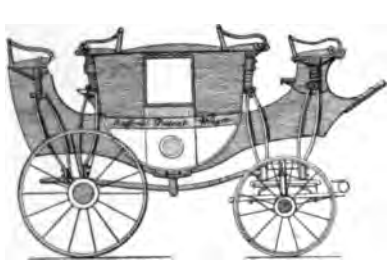


Galakutsche für acht Personen.

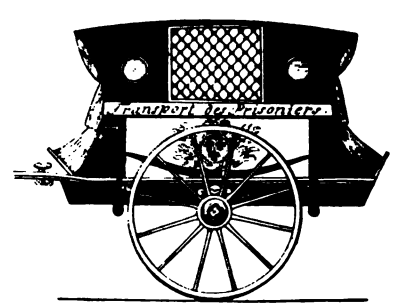
Friedrich, der Neffe des Königs, der Erbgrossherzog von Mecklenburg und Prinz Adalbert. Der Reichtum der Kostüme, die schönen, mit dem reichsten Zaumzeug und prächtig gestickten Schabracken bedeckten Pferde, die edle Haltung der Ritter, die Anordnung des Zuges, das alles wirkte hinreissend.

Die Ritter hielten zuerst einen Umzug und begrüssten die Kaiserin und die Damen ihrer Farben. Einer von ihnen bat dann im Namen aller um die Erlaubnis, ritterliche Waffenspiele ausführen zu dürfen. Trompetenmusik begleitete den Umzug, welcher nach und nach auf 115 Trompeten anwuchs und gleichförmig geleitet wurde.

Nachdem der ganze Zug den Hofraum wieder verlassen und sich auf dem Platze vor dem Gitter aufgestellt hatte, ritten die sechs ersten Führer in die Schranken. Zwei von ihnen stiegen vom Pferde und übernahmen das Amt der Kampfrichter. Der Wappenkönig rief die Namen derjenigen auf, welche in die Schranken einritten. Hier wurde nun nach Ringsäulen, Mohrenköpfen, Scheiben usw. in einmaligem Anreiten im Galopp gestochen, namentlich zuerst mit der Lanze nach einem Ringe, der aus einem Kranz weisser Rosen bestand. Nachher wurden die Lanzen abgegeben und kleine Wurfspiesse gebraucht, mit denen nach Scheiben geworfen wurde. Dabei fand die Ueberraschung statt, dass jedesmal,



Staffords Patent-Wagen anno 1820.



Französischer Gefangenen-Wagen anno 1830.

wenn die Mitte der Scheibe getroffen wurde, ein Strauss von weissen Rosen oberhalb der Scheibe sichtbar ward. Die mehrfache Anspielung auf das Bild der schönsten und zartesten Blume konnte ihre Deutung nicht verfehlen.

Die letzte Waffenübung wurde mit gezogenem Schwerte vollführt und bestand in dem Abnehmen eines zweiten Ringes und aus dem Aufspiessen eines auf der Erde stehenden Mohrenkopfes. In derselben Weise, wie die vier erwähnten Anführer die erste Quadrille ausführten, geschah dies auch durch die noch übrigen vier Anführer und sodann durch die Ritter jeder Quadrille in der angegebenen Ordnung. Dann rückten alle zehn Quadrillen nebst ihrem Gefolge wieder ein und führten eine grosse Quadrille zu Pferde mit den mannigfaltigsten und verwickeltsten Touren auf, wobei besonders das Gegeneinanderreiten, das Durchreiten und das Anschlagen mit den Lanzen und Schwertern einen ungemein glänzenden Anblick gewährte. Die Eleganz, Genauigkeit und Schnelligkeit der Bewegungen war staunenswert.



Nachdem zum Schluss wieder ein grosser Umzug gehalten worden war, rückten die Ritter in Front gegen die Tribüne der Kaiserin vor, sassen dann ab, forderten ihre Damen auf und traten mit diesen der Kaiserin voran, um sie in das Schloss zu geleiten. Dabei ertönte ungemein überraschend aus den oberen Fenstern des Schlosses ein vierstimmiger Gesang, durch welchen die Feier im Innern des Schlosses eingeleitet wurde. Hier wurden zuerst sinnige lebende Bilder dargestellt, bei welchen die Ritter und ihre Damen Zuschauer waren. Dann begaben sich die Paare nach dem Grottensaale, wo zwanzig Ritterfräulein und ebensoviele Ritter eine Quadrille tanzten. Der Tanz endigte mit einer huldigenden Gruppe vor der Festkönigin dieses Tages.



Vom Kremser bis zum Omnibus.

An schönen Sommertagen sehen wir oft eine Reihe vorsintflutlicher Gefährte über die Linden fahren. Im ersten Wagen sitzt eine Kapelle, bei welcher Bass und Pauke tonangebend sind. Und dann folgen die Wagen, geschmückt mit bunten Lampions und besetzt mit froh gestimmten Menschen. Unter jedem Wagen baumeln Fässer und Fässchen, gefüllt mit dem köstlichen Gerstensaft, der später die durstigen Kehlen netzen soll. Und das Ganze ist eine Landpartie oder ein Sommerfest grosser industrieller Betriebe oder der Vereinsausflug des Gesangvereins »Halbe Lunge« oder des politischen Klubs »Quasselstrippe« oder der »Fidelen Strohwitwer« oder des Rauchklubs »Nikotin« oder des Kegelklubs »Alle Neune«.

Und die Wagen, in denen diese Feste gefeiert werden, heissen Kremser. Warum, weshalb, weswegen, werden wohl die wenigsten wissen! Nun, in diesem Buche des Berliner Fahrsports soll es ausführlich vermeldet werden.

Kremser war ein jüdischer Mann, der in dem ersten Viertel des vorigen Jahrhunderts auf das trostlos daniederliegende Berliner Fuhrwesen eine verbessernde Einwirkung ausgeübt hat. Den Verkehr mit Charlottenburg und andern Vororten hielten damals die sogenannten Torwagen aufrecht, jämmerliche Gefährte, welche von dem Volkswitz mit dem bezeichnenden Namen



»Rippenbrecher« bedacht worden sind. An schönen Sommersonntagen standen sie zu Hunderten aneinandergereiht vom Brandenburger bis zum Potsdamer Tor. Heute ist übrigens noch am Brandenburger Tor ein Schild zu sehen, welches die Auffahrt von fünf Torwagen polizeilich gestattet. Diese Wagen werden jetzt noch vom kleinen Publikum zu Fahrten nach der Trabrennbahn »Westend« benutzt. Doch sind die heutigen Torwagen komfortable Galakutschen im Vergleich zu den Rippenbrechern des vorigen Jahrhunderts.

Diese Rippenbrecher hatten keine Federn, und mehrere hintereinander aufgelegte Holzbretter markierten die Sitze. In jeden Wagen wurden so viele Passagiere hineingepfropft, als es irgendwie möglich war, und die grösste Rücksichtslosigkeit gegen die Insassen bestand darin, dass kein Wagen eher abfuhr, als bis er nach der Ansicht des Fuhrmanns vollständig gefüllt war. Bevor dieses Ziel erreicht war, ergingen an die vorbeispazierenden Fussgänger freundliche Ermahnungen, von denen die eine: »Immer ran, Herr Baron, es fehlt nur noch eene lumpichte Person!« der Ehre gewürdigt worden ist, in den Zitatenschatz des deutschen Volkes aufgenommen zu werden.

Dass je nach der Witterung und der Nachfrage die Fahrpreise willkürlich erhöht wurden, darf als bestimmt angenommen werden. Auch wegen ihrer sonstigen Schikanen waren die Kutscher dieser Torwagen berüchtigt. Ueber den Begriff der Grenze von Charlottenburg herrschten bei ihnen die verschiedensten Anschauungen. Manchmal blieben sie sogar auf der halben Strecke liegen, nachdem ein absichtlich herbeigeführtes Unheil den Wagen oder die Pferde betroffen hatte.

Um diesen elenden Zuständen abzuhelfen, erhielt Kremser im Mai 1825 vom König Friedrich Wilhelm III. auf eine Eingabe hin die Erlaubnis, für den Verkehr auf der Charlotten-





»Immer ran, Herr Baron, es fehlt nur noch eene lumpichte Person!«
Nach einer Zeichnung von Professor Krüger.

burger Chaussee am Brandenburger Tor vier- und mehrsitzige Wagen aufzustellen. Für die Fahrt auf den ersteren zahlte man sechs, für die auf den letzteren drei Silbergroschen. Die in den Federn hängenden Wagen, vor allem aber die Einführung einer festen Taxe, fanden bei dem Publikum grossen Anklang, und Kremser konnte seinen Geschäftsbetrieb bald erheblich erweitern. Er stellte in gleicher Weise die Verbindung mit andern Vororten, wie Schöneberg, Tempelhof, Pankow, Lichtenberg und Stralau her, ja, er lieferte sogar Fuhrwerke für Reisen zu den Messen nach Frankfurt und Leipzig. Sein grosser Unternehmergeist kennzeichnete sich darin, dass er mit der steigenden Entwicklung seines Fuhrwesens eine eigene Schmiede anlegte, sowie für die Herstellung und Renovierung seiner Wagen Stellmacher, Sattler, Schlosser und Lackierer in Lohn und Brot nahm.



Kremser verlegte Anfang der dreissiger Jahre seinen Betrieb von der Luisenstrasse 27 nach der Karlstrasse 35. Er machte die dortige Gegend, deren Strassen nach preussischen Prinzen und Prinzessinnen Albrechtstrasse, Marienstrasse, Karlstrasse und Luisenstrasse benannt sind, zu der Gegend der Pferdehändler und Fuhrunternehmer, die sie heute noch ist. Bemerkt sei bei dieser Gelegenheit, dass die in der Nähe befindliche Schumannstrasse nicht, wie irrtümlich angenommen wird, nach dem Komponisten Schumann benannt ist, sondern nach einem Mann, der die ersten Anlagen in jener Gegend begründet hat.

Ein grösseres Fuhrgeschäft, welches jedoch einen feineren Charakter trug, hatte ein gewisser Sparwald Unter den Linden 22 begründet. Er verlieh gegen bestimmte Taxen Chaisen, Jagdwagen und sogar Staatskarossen. Seine Kutscher waren an einer blassbraunen Livree zu erkennen.

Die Preise für entliehenes Fuhrwerk waren um das Jahr 1830 etwa folgende. Für eine Fahrt innerhalb der Stadt

zahlte man 20 Silbergroschen, die Benutzung für den ganzen Tag kostete je nach der Qualität der gelieferten Wagen und Pferde 2 bis 5 Taler. Eine Einzelfahrt nach den nahe belegenen Vergnügungsorten wurde an Wochentagen mit 1 Taler 20 Silbergroschen und an Sonn- und Festtagen mit 2 Talern beglichen.



Im Jahre 1828 belief sich in Berlin die Zahl der Lohnfuhrwerke aller Art auf 1111, die Zahl der Landkutschen,



Das Königliche Schloss am Anfang des vorigen Jahrhunderts.
In der Mitte des Bildes ein Stand der ersten Droschken.

welche den Verkehr mit Potsdam und Brandenburg vermittelten, auf 14 und die Zahl der Droschken auf 120.

Ueber die weitere Entwicklung des Droschkenwesens, welches unter Mortier und Henoch in seinem Anfangsstadium eine gute Rentabilität aufzuweisen gehabt hatte, muss noch einiges bemerkt werden.





Das Privilegium, das König Friedrich Wilhelm III. Mortier verliehen hatte, war allen andern Fuhrwerksbesitzern ein Dorn im Auge und, nebenbei bemerkt, unterstützte auch der Berliner Magistrat alle Bestrebungen, welche dieses Privilegium zu beseitigen trachteten. Man wies Mortier und seinen Kompagnons nach, dass sie einen jährlichen Reinertrag von 25 975 Talern erzielten, und tat sehr entrüstet darüber, dass der Stadtsäckel bei diesem, für damalige Zeiten sehr hohen Gewinn vollständig leer ausginge. Man suchte im Publikum gegen die Mortierschen Droschken Stimmung zu machen und stellte es als einen ihrer grossen Fehler hin, dass sie nur bis an die Tore der Stadt und nicht darüber hinaus führen; kurz, gegen Mortier und Droschken-Henoch wurde gewühlt und gehetzt, bis die Wühlereien und Hetzereien von Erfolg begleitet waren. Nachdem das Mortiersche Privileg zum zweiten Male von 1824 bis 1837 verlängert worden war, gelang es endlich dem Berliner Magistrat, von diesem Zeitpunkte an eine Neukonzessionierung zu hintertreiben und das Spiel der freien Kräfte walten zu lassen.

Am 10. Januar 1837 erschien eine Bekanntmachung des Königlichen Polizeipräsidiums, welche bis zum 1. Februar alle Fuhrwerksunternehmer, »deren Persönlichkeit und Mittel Sicherheit für die Erfüllung ihrer Anerbietungen gewähren«, aufforderte, sich um die Konzessionierung »ein- und zweispänniger Droschken« zu bewerben. Für das später festzusetzende Fuhrgeld sollte die Durchschnittssumme der gemachten Offerten massgebend sein.



Durch diese Aufforderung wurde bewirkt, dass im Winter 1837 bis 1838 296 ein- und 30 zweispännige Wagen auf den vorher durch das Los verteilten Halteplätzen anfuhren. Für das Berliner Publikum ergab sich aus dem Kampfe der Konkurrenz der Vorteil, dass die Fahrpreise wesentlich billiger wurden. Im Jahre 1841 waren bereits 458 ein- und 164 zweispännige Droschken im Betriebe. Zu den ersten Droschken-

fuhrherren gehörten auch Rogge, Veit, Schulze, Dräger, Nürnberg und Gips, deren Namen auch in späteren Jahrzehnten mit Fuhrunternehmungen verknüpft blieben.

Der plötzlich eintretende Ueberfluss an Droschken rächte sich bald. Das Geschäft wurde immer schlechter, und der ehemals viel beneidete Verdienst des einzelnen erwies sich für die Masse als ein unlösbares Problem. Später hatte auch das Publikum unter diesen Verhältnissen zu leiden. Denn das Pferdematerial der Droschken wurde immer elender, je weniger diese sich rentierten. Und eine Lauge des Spotts ergoss sich im Laufe der folgenden Jahrzehnte über alles, was »Droschkenkutscher« und »Droschkengaul« hiess.

Als die Verhältnisse sich immer trostloser gestalteten, schlossen sich die besseren Elemente zusammen und gründeten einen »Droschkenverein«. Dieser petitionierte im Jahre 1846 bei der Polizei, »keine weiteren Konzessionen von Droschken zu erteilen, weil die Droschkenkutscher von Jahr zu Jahr ärmer und die Wagen schlechter geworden wären. Das Droschkenwesen müsste, wenn weiter konzessioniert würde, der unbeschränkten Konkurrenz erliegen«.

Die Behörde gab diesen Klagen Gehör und entschied dahin, dass bis auf weiteres nicht über 1000 ein- und zweispännige Droschken konzessioniert werden sollten.

Trotzdem ging der Droschkenverkehr mehr und mehr zurück, weil ihm in einem neuen Vehikel, dem Omnibus, ein mordender Feind erstanden war. Der erste Omnibus in Berlin befuhr die Linie Brandenburger Tor—Charlottenburg, die von jeher als Prüfungsweg aller Berliner Fahrzeuge benutzt worden ist und es auch später blieb. Die Konzession für den Betrieb wurde einem Engländer erteilt, von dem sie ein Bankier Elwanger sen. kaufte, der sie bis zur Begründung der Omnibus-Kommanditgesellschaft besessen hat.



Das Brandenburger Tor zur Zeit Friedrichs des Grossen.
Nach einem Stich von Chodowiecki.

Vor hundert Jahren.

Wie es zu Beginn des vorigen Jahrhunderts in Berlin aussah, ist bereits am Anfang dieses Buches geschildert worden. Um uns jedoch die Annehmlichkeiten der heutigen Zeit noch mehr zu Gemüte zu führen, ist es vielleicht angebracht, die damalige Schilderung ein wenig zu vervollständigen.

So wäre z. B. zu erwähnen, dass man in Berlin damals noch keine Trottoirs kannte. Damit wurden die Berliner im Jahre 1825 beglückt, als der König den Wunsch aussprach, dass breite Granitbahnen für die Fussgänger an den Häusern entlang geführt werden sollten. Darauf wurden in der Leipziger, Jäger-, König- und Friedrich-Strasse die ersten Trottoirs angelegt.

Die Strassen blieben jedoch entweder ungepflastert oder sie waren mit einem ganz unregelmässigen Gemisch von schlechten Feldsteinen bedeckt, wegen dessen Holprigkeit die preussische Hauptstadt unter den Fremden geradezu berüchtigt war.

Für einen anständig gekleideten Menschen war es auch aus dem Grunde peinlich, über die Strasse zu gehen, weil die



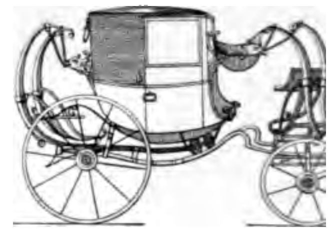
Coach des Generaladjutanten Grafen Lehndorff.

Nach einem Gemälde von Professor Conrad Freyberg.

Bettelei sich zu einer fürchterlichen Landplage entwickelt hatte. Zerlumpte Männer und Frauen flehten die Vorübergehenden um eine Gabe an. Namentlich die Lange Brücke war von Bettlern stets dicht besetzt, und am Sockel der Statue des Grossen Kurfürsten lagerte neben den Bronzefiguren der gefesselten Sklaven stets eine Schar von zwanzig bis dreissig halbnackten Kindern, welche weinend das Mitleid der Passanten zu erregen suchten. Besondere Beamte, Bettelvögte genannt, waren angestellt, um die Bettler aufzugreifen und sie in das Arbeitshaus am Alexanderplatz, welches der Volksmund »Ochsenkopf« getauft hatte, zu schaffen.

Heute, wo wir Telephon und Rohrpost besitzen, können wir uns auch kaum eine Vorstellung davon machen, wie sich damals der briefliche Verkehr erledigte. Eine Stadtpost existierte erst seit dem 8. September 1800, wo sie von den Gildeältesten und Kaufleuten mit einem Kapitalsaufwande von 3500 Talern errichtet worden war. Es war eine Fussbotenpost, deren Hauptkontor sich in der Klosterstrasse 41 befand. Dort kamen sämtliche Boten, man höre und staune, dreizehn an der Zahl, zusammen und beförderten die ihnen aufgegebenen Briefe nach allen Richtungen der Stadt. Jeder Bote hatte viermal täglich das ihm angewiesene Viertel zu durchlaufen. Erkenntlich waren die Briefträger von damals an braunen Hosen und braunen Jacken mit pfirsichroten Aufschlägen. Dazu trugen sie eine gelbe Weste. Sehr niedlich vollzog sich auch das Einsammeln der Briefe. Wie heute Klingel-Bolle das Erscheinen seiner milchspendenden Gefährte ankündigt, so vermeldeten damals die Postboten, welche das Einsammeln der Briefe besorgten, ihr Nahen durch eine stark tönende Glocke. Darauf kamen die Bewohner der Strassen aus ihren Häusern und legten die Briefe in einen Kasten, den die Briefboten in der Hand trugen.





Eigenartiger Patentfederwagen anno

Allerdings war das Porto dieser Stadtpost verhältnismässig billig. Für jeden Brief zahlte der Absender sechs und der Empfänger drei Pfennige. Teuer hingegen war das Porto für Briefe, welches auf der Königlichen Post, besonders nach dem Auslande gezahlt werden musste. So kostete ein Brief nach Augsburg, das damals im Auslande lag, acht Groschen, einer nach Moskau sogar fünfundzwanzig Groschen. Die Königliche Post wachte auch eifersüchtig darüber, dass ihre Einnahme aus der Beförderung von Briefen und Personen nicht geschmälert werde. Da sie einen nicht unbeträchtlichen Teil der preussischen Staatseinnahmen aufbrachte, musste sie darauf bedacht sein, die ihr zustehenden Rechte zu schützen. So hatte das Postgesetz durch strenge Strafandrohungen Fürsorge getroffen, dass der Brief- und Personenverkehr im ganzen Lande lediglich der Post vorbehalten blieb oder ihr wenigstens zinsbar wurde. Gesiegelte Briefe durfte kein Reisender von einem zum andern Orte bringen. Die Lohnfuhrleute mussten sich, wenn sie Personen befördern wollten, vor ihrer Abreise aus Berlin bei dem Postamte einen Fuhrzettel lösen, und dieser kostete für jede Person, welche sie befördern wollten, auf die Meile zwei Groschen.

Wir Glücklichen, die wir in der Zeit der D-Züge und Luxus-Trains leben, empfinden vielleicht auch die Wonne unseres Daseins, wenn wir erfahren, wie wenig für die Bequemlichkeit der Reisenden, die da aus der Haupt- und Residenzstadt Berlin abfuhren, ehedem getan wurde.



Deutsche Spazier-Kalesche anno 1820.

Lassen wir einen Zeitgenossen davon erzählen:

»Mit der ordinären Post, damit ist der amtliche Gegensatz zur feinen Extra-

post ausgedrückt, fuhren wir von Berlin ab. Wir sassen in einem Wagen, welcher bedeckt war, was wir als einen sybaritischen Luxus bei der ordinären Post anerkennen mussten. Die Sitze und Lehnen waren gepolstert und mit glattem Leder überzogen. Der Wagen hatte jedoch keine Federn und führte hinter dem Rücksitze viele Gepäckstücke mit, die zum Anlehnen benutzt wurden. Wir sassen nicht allzu weich und wurden stark gestossen und geschüttelt. Selten wurde im mässigen Trabe gefahren, und dies auch nur



Parade im Lustgarten unter Friedrich II.
Die achtspännige Gala-Kutsche wird von Läufern geleitet. Die Szenerie ist total verändert gegenüber der heutigen.

auf ganz ebener Chaussee. Bei geringen Erhebungen erfolgte der schwerfälligste Schritt. Die Fahrzeit bis Zehlendorf — wir nahmen unsern Weg über Potsdam nach Wittenberg — betrug drei Stunden. Dort mussten wir anderthalb Stunden Aufenthalt nehmen, weil auf jeder Station alles Gepäck gezählt und somit der ganze Postwagen umgeladen wurde. Daher gelangten wir, die wir morgens um acht Uhr ausgefahren waren, auch erst am späten Abend wohlbehalten

7*

nach Belitz, dem Städtchen, das drei Meilen hinter Potsdam liegt.«

In ähnlicher Langsamkeit bewegten sich die Postwagen überall. Zu einer Fahrt von Berlin nach Leipzig gebrauchte man anderthalb Tage, nach Breslau vier Tage, nach Königsberg sogar eine volle Woche. Die fahrende Post nach Leipzig ging Samstags oder Mittwochs morgens 9 Uhr von Berlin ab, Montags und Donnerstags nachts kam sie an. Nach Breslau und Königsberg konnte man ebenfalls nur in zwei Tagen in der Woche reisen. Trotz dieser Langsamkeit war das Postreisen eine ziemlich teure Sache. Die Person musste für jede Meile sechs Groschen und ausserdem dem Postillion ein Trinkgeld zahlen. So kostete denn, da die Post auch oft Umwege machte, das einfache Personengeld bis Königsberg nicht weniger als 23 Taler und 4 Groschen; dazu kam noch das Postillions-Trinkgeld, welches sich etwa auf drei Taler belief. Mit Zehrung unterwegs konnte daher ein Reisender kaum für 34 bis 36 Taler nach Königsberg gelangen, eine Summe, deren Grösse recht in die Augen springt, wenn wir den veränderten Geldwert zwischen damals und heute in Betracht ziehen.

Wie man aus diesen Schilderungen ersieht, war das Reisen zu Urgrossvaters Zeiten nicht gerade besonders bequem. Bis Charlottenburg ging es ja noch allenfalls, weil Friedrich Wilhelm III. die Chaussee bis dahin hatte ausbauen lassen. Während früher die Fahrt bis zu diesem Nachbarort wegen des miserablen Sandweges 5½ Stunden, wie an einer Stelle berichtet wird, gedauert haben soll, wurde sie jetzt in erheblich kürzerer Zeit zurückgelegt. Ja, es scheint sich auf dieser Strasse ein gewisser Korso entwickelt zu haben, wenn wir einer Darstellung aus dem Jahre 1827 glauben dürfen. Es heisst da: »Geht die vornehmste Welt zum Essen, so hat die geringere ihr bescheidenes Mahl schon verzehrt und strömt



Windwagen zu Land.



Aus den ersten Tagen des Berliner Omnibusses.
Nach einer Zeichnung aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts.

nun dem Tiergarten zu. Jetzt ist die Zeit, in welcher die meisten Wagen zum Brandenburger Tor hinausfahren. Die Mehrzahl derselben eilt nach Charlottenburg, in das Theater, das »Türkische Zelt« oder einen andern öffentlichen Ort. Von der Lebhaftigkeit, die nun, besonders in Hinsicht der Equipagen, von der vornehmsten an, bis zur geringsten herab, auf der Charlottenburger Chaussee herrscht, kann man sich kaum einen Begriff machen; aber so muss es auch sein, soll der Chaussee-Pächter nicht zu Grunde gehen bei den 20 000 Talern Pacht, die er für diese eine Meile zahlt.«

Wenn die Ziffer von 20 000 Talern Pacht stimmen sollte, was ich im Drange der Geschäfte nicht kontrollieren konnte, so muss der Verkehr allerdings ein sehr bedeutender gewesen sein.

Da wir gerade beim Tiergarten sind, will ich auch auf die Veränderungen hinweisen, die um die Wende des vorigen Jahrhunderts und unter der Regierungszeit Friedrich Wilhelms III. ausser der Anlage der Charlottenburger Chaussee in diesem Parke vorgenommen worden sind.

Bereits unter dem Vorgänger war die Verschönerung des Tiergartens fortgesetzt worden, wobei man sich der herrschenden Mode des englischen Gartengeschmacks anpasste. Die schönste Partie aus dieser Zeit ist die Rousseau-Insel mit den an sie angrenzenden Anlagen. In der heutigen Lenné-, Bellevue- und Tiergartenstrasse erstanden zahlreiche Kaffeegärten, welche viel besucht wurden, während die Zelten allmählich ihre Anziehungskraft verloren.

In der Zeit der Kriege musste naturgemäss jede Verschönerung unterbleiben, da die damals beschränkten Mittel eine wichtigere Verwendung erforderten. Nur die von patriotischen Einwohnern angelegte Luiseninsel zeugt von dankbarer Erinnerung an die innig geliebte Königin.



Englischer Eilwagen.

Es wird Licht.

Wir Kinder einer glücklichen Zeit gehen, wenn wir unsere Räume erhellen wollen, an die Wand und knipsen. Manchmal lassen wir sogar den Kammerdiener oder das Dienstmädchen knipsen. Dann flammt das elektrische Licht auf und verbreitet eine Helligkeit, welche unsern Vorfahren als der Gipfel der Seligkeit erschienen wäre.

Unsere Vorfahren kannten nämlich nur das Talglicht und, wenn sie sehr fein waren, die Talglichter. In besseren Bürgerhäusern waren ihrer zwei schon ein Luxus. Da sass man am Abend um den Tisch herum, und die Kinder zankten sich, wer mit der Lichtschere den Docht abputzen dürfe. Und dann zankten sich die Eltern, weil Vater sowohl wie Mutter dieses Vorrecht für ihren speziellen Liebling in Anspruch nehmen wollte. Das waren die Abendzerstreuungen von anno dazumal.

Dann kam die Zeit der Oellampen. Das waren ähnliche Dinger, wie die besseren Kaffeemaschinen von heute. Die, bei denen der Mokka fertig ist, wenn's klappt. Nur mit dem Unterschied, dass dort Oel hineingegossen wurde, wo hier Kaffee mit Wasser sich mischen. Und dann ein kleiner oder vielmehr grosser Unterschied im Geruch. Manchen



Menschen wird übel, wenn sie Oel riechen. Zu denen gehöre auch ich.

Die für ein fahrsportliches Werk höchst sonderbaren Abschweifungen waren notwendig, um dem Leser klar zu machen, welches Aufsehen es in Berlin erregte, als am 12. September 1826 die ersten Gasflammen Unter den Linden ihr flackerndes Licht ausstrahlten. Ganz Berlin strömte hin, um sich an dem herrlichen Genusse zu weiden. Weise Väter erzählten ihren Kindern, dass eine neue, bedeutungsvolle Zeit heranbräche und dass man einst vielleicht die Nacht zum Tage machen werde. Diese Prophezeiung ist tatsächlich eingetroffen, wie man sich jetzt jede Nacht in der Friedrichstrasse überzeugen kann. Bis früh um fünfe, süsse Maus, usw. usw.



In gewisser Beziehung hat die erste Gasbeleuchtung Unter den Linden mit dem Fahrsport doch etwas zu tun. Denn später wurden andere Strassen mit Gas beleuchtet, mit der Beleuchtung entwickelte sich ein regerer Verkehr und dieser Verkehr machte auch Nachtdroschken erforderlich. Wer früher in einer Nachtdroschke fuhr, kam sich sehr bedeutend vor. Das war ein Ereignis, von dem man erzählte. Heute ist eine Fahrt in der Nacht etwas Alltägliches. Früher war überhaupt manches ein Ereignis, worüber wir heute kaum ein Wort verlieren würden.

Können Sie sich z. B. denken, meine Herrschaften, dass man bis zum Jahre 1848 weder in den Strassen Berlins noch im Tiergarten rauchen durfte?



Eberty berichtet als eine besondere Merkwürdigkeit aus seiner Kindheit, dass er den alten Blücher im grünen Ueberrock, aus einer Meerschaumpfeife rauchend, auf seinem grossen Schimmel die Linden entlang zum Brandenburger Tore reiten sah. Wer sich damals das Vergnügen machen wollte, sein Pfeifchen im Freien dampfen zu lassen, spähte unter bestän-



diger Angst nach allen Seiten, ob nicht ein Gendarm oder Polizeibeamter ihm auf den Fersen wäre. Denn gerade dieses Rauchverbot schien das Personal der Sicherheitsbehörde am allermeisten zu beschäftigen, um so mehr, als mit der Anzeige gewisse Denunziationsgebühren verbunden waren.

Zigarren und Zigaretten, die heute jeder grüne Junge raucht, kannte man noch gar nicht. Und wenn eine Dame geraucht hätte, was heute fast jeder Backfisch tut, hätte man nach der Polizei gerufen.

Uebrigens hätten die Zigarren unsern Vätern nicht viel genützt, weil man damals die angenehme Einrichtung der schwedischen Streichhölzer ebenfalls noch nicht kannte. Wer sich sein Pfeifchen anzünden wollte, bediente sich des Feuerschwamms, der durch Stahl und Stein zum Glimmen gebracht wurde. Für unsere feiner entwickelten Geruchsnerven wäre diese, den Tabaksduft verschimpfierende Manipulation kein hervorragender Genuss.



Wo man in dem Berlin von damals hinblickt, sieht man eine Bescheidenheit in der Lebensführung und einen Mangel an Komfort, die heute den einfachsten Arbeiter abschrecken würden.

Bier war ein Getränk, das man sich nur an Feiertagen oder bei besonderen Gelegenheiten gestattete. Aber selbst Wasser war ein unter erschwerenden Umständen zu erlangender Artikel, denn eine Wasserleitung wurde erst am 10. März 1856 in Berlin eingeführt, und es dauerte lange, sehr lange, bis sich die Hauswirte entschlossen, sie ihren Mietern zugänglich zu machen. Tapeten waren ein wenig gekannter Luxusartikel, und Treppenbeleuchtung eine erst weit später erzwungene Neuerung. Im übrigen kann man ruhig die Behauptung aufstellen, dass heute ein kleiner Beamter in der Schönhauser Allee eleganter eingerichtet ist, als man es früher im Geheim-



ratsviertel in der Bernburger, Köthener und Potsdamer Strasse war. Von der Dauerhaftigkeit der Möbel sei jedoch abgesehen.

Sehen wir uns nun die Berliner von damals ein wenig näher an.

Hervorstechend ist ein grosser Bildungsdrang und die Pflege des ästhetischen Empfindens. Seitdem im Jahre 1810 die Universität in Berlin begründet worden war, interessierte alles, was mit ihr zusammenhing, die besseren bürgerlichen Kreise in ausgedehntem Masse. Es kam eine Anzahl von berühmten Männern nach Berlin, von denen ich hier nur diejenigen nennen will, nach denen später Strassen und Plätze benannt worden sind. Denn wer den Fahrsport betreibt, soll sich auch bei der Bezeichnung einzelner Strassen etwas denken können. Also da waren die Theologen Schleiermacher und Neander, die Juristen Savigny und Eichhorn, die Philosophen Fichte und Hegel, der Botaniker Link, der Astronom Encke und andere, die eine höhere geistige Sphäre in das real angehauchte Berlin hineintrugen.

In den breiten Schichten des Volkes aber blieben die Berliner richtige Spiessbürger, welche nur an politischer Kannegiesserei, Privatklatsch und Hoftratsch ihre wahre Wonne fanden. Vor allem aber am Theater und allem, was darum und daran hing. Täglich und stündlich hörte man die Namen Devrient, Henriette Sonntag, Crelinger, Charlotte von Hagen und Fritz Beckmann. Namentlich die Schwärmerei für die schöne Henriette Sonntag äusserte sich in einem Grade, welcher die doch ebenfalls nicht geringe Histrionenverehrung unserer Zeit bei weitem übertraf. Wie die Sonntag sich kleidete, wie oft sie badete, welche Essenzen sie in ihr Waschwasser mischte, dies alles waren Angelegenheiten von höchster Wichtigkeit, welche den Gesprächsstoff von Männern und Frauen bildeten.



Tandem aus dem Anfang des vorigen Jahrhunderts.



Chinesische Speiseküche in Paris, Anfang des vorigen Jahrhunderts.
Es wurden täglich über 2000 Portionen Suppe, Gemüse und Rindfleisch verabfolgt.



Fahrsport unserer Urgrossväter. Tandem aus der Biedermeierzeit.

Da wir hier gerade bei Gesprächen sind, so sei nebenbei bemerkt, dass alles in Berlin anders geworden ist, nur nicht der Dialekt und der Kriegsfuss, auf welchem die Bevölkerung mit Dativ und Akkusativ steht. Heute sprechen die Leute noch ebenso, wie damals, als das schöne Lied gedichtet wurde:

»Was is mich das mit dich, mein Kind?
Du isst mich nich, du trinkst mich nich,
Du stippst mich nich in' Kaffee in,
Du bist mich doch nich krank?
So nimm dich was und stipp dich in,
So wird dich widder besser sin.«

Auch der Witz hat sich nur wenig verändert. Als wenn sie gestern passiert wäre, könnte man die niedliche Geschichte von der Fleischersfrau erzählen, die ihre Kundin mit den Worten tröstet: »Madameken, Beilage muss sind. Wenn erscht die Ochsen anstatt uf Beene uf Bratwürschte loofen werden, denn kriegen Sie lauter Fleesch und keene Knochen. So aber is es nich andersch!« Und wie stand es mit dem Fahrsport in jenen Tagen?

Zwei Berichte werden es besagen.

Der eine Beitrag rührt aus einem Buche her, welches den Titel führt: »Berlin, wie es ist« und anno 1827 gedruckt wurde:

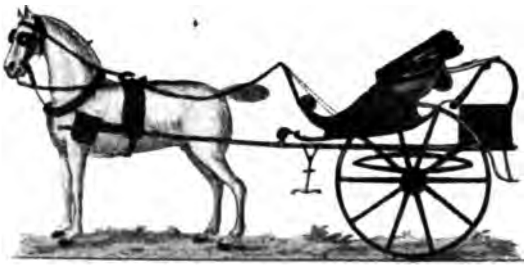
»Ich war mit meinem Schneider unzufrieden und schickte daher zu einem andern, der mir als einer der berühmtesten empfohlen worden war. Mein Bedienter hatte ihm eine Stunde genannt, in der er zu mir kommen sollte, brachte mir aber den Bescheid, der Herr Kleidermacher seien am nächsten Morgen zwischen zehn und zwölf Uhr in seiner Wohnung zu sprechen.

Entrüstet über eine solche Arroganz schickte ich nochmals zu ihm und liess ihm sagen, er solle zu mir kommen, nicht aber ich zu ihm. Dass diese Dreistigkeit von meiner Seite

meine Rechnung vergrössern würde, konnte ich mir wohl denken, aber was tat das? Um die Stunde, zu der ich den Schneider bestellt hatte, fuhr eine geschmackvolle Equipage bei mir vor; ein Livree-Bedienter sprang vom Bock und half seinem Herrn aus dem Wagen. Kurz darauf trat eben dieser Herr zu mir in das Zimmer und kündigte sich als den Herren-Kleider-Fabrikanten an. Ich verbarg mein Erstaunen und liess mir Mass nehmen, beschloss aber auf der Stelle, nicht mehr bei einem Schneider arbeiten zu lassen, der in eigener Equipage zu seinen Kunden fuhr.«

Der zweite Beitrag ist enthalten in den »Vertrauten Briefen über Preussens Hauptstadt«, stammt aus dem Jahre 1841 und lautet:

»Nur die jungen Prinzen sorgen für den Glanz der Monarchie. Ich meine zuerst den jungen Prinzen C., der die Mode Berlins repräsentiert und nichts versäumt, was einen eleganten Fashionable auszeichnet. Er fährt im Tilbury und Kabriolett raschen Trabes durch die Strassen, und in diesem Augenblick stets mit seiner Gemahlin. Es geschieht dieses aus Liebe zu ihr, indem sich im Publikum das Gerücht einer zwischen beiden stattgefundenen Uneinigkeit verbreitet hatte, das er öffentlich widerlegen will.«



Fiaker-Kabriolett anno 1818.
Nach einer alten Tuschzeichnung.



Coach im Schnee.

Die Glanzzeit des Fahrsports in Berlin.

Ein Rückblick auf die Entwicklung Berlins bis in die fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts muss uns sagen, dass von Fahrsport im richtigen Sinne des Wortes niemals etwas zu merken war.

Und doch erhebt sich, wie eine Oase in der Wüste, plötzlich aus dem Nichts heraus vor unsern Augen das Bild eines grossstädtisch belebten Korsos, einer glänzenden Vereinigung der vornehmsten Gesellschaft zu Wagen und zu Pferde, ein reizvolles Bild sportlicher Anmut und Geschicklichkeit und, was nicht vergessen werden darf, ein durch und durch populäres Ereignis für die Residenz Berlin.

Es ist dies der Korso in der Hofjäger-Allee, der vom Jahre 1859 bis zum Jahre 1866 währte.

Als Urheber des Gedankens, als unermüdlich anregender und die Sache fördernder und stützender Faktor der schönen sportlichen Veranstaltung muss Josef Neuss genannt werden, der Begründer der Firma, deren 50jähriges Jubiläum den Anlass zur Abfassung dieses Buches gab.



Der verehrte Leser braucht nicht zu befürchten, dass jetzt die übliche Jubiläums-Hymne mit volltönenden Worten und bombastischen Superlativen erklingen wird. Bei Josef Neuss

ist solches nicht vonnöten. Dieser Mann war eine Persönlichkeit, deren Taten sprechen. Ich will als gewissenhafter Chronist diese Taten vor Ihren Augen aufrollen, und Sie mögen selber urteilen, ob und inwieweit Neuss die Aufmerksamkeit verdient, die wir jetzt auf ihn verwenden wollen.



Bleiben wir vorläufig bei dem Korso in der Hofjäger-Allee, der sich an den vorhergehenden Inhalt anlehnt, und kommen wir später auf die Persönlichkeit seines Urhebers zurück.

Der Korso war eine Veranstaltung des Berliner Fahr-Vereins, welcher im Jahre 1859 gegründet worden ist. Vorsitzender war Kammerherr von Prillwitz, welcher sich in der Hofgesellschaft grosser Beliebtheit erfreute und diese für die Feste des Vereins zu interessieren wusste. Als Sekretär fungierte Neuss und eines der tätigsten Mitglieder war Hermann Gerson, dessen damalige geschäftliche Position in der tonangebenden Welt der Mode sich nach jetzigen Begriffen gar nicht abschätzen lässt. Gerson war der unbestrittene König auf diesem Gebiete und kannte keinen Rivalen. Trotzdem werden er und Neuss wohl schwerlich ein Hehl daraus gemacht haben, dass sie den Korso auch aus geschäftlichen Interessen pflegten und zu fördern suchten.

Ueber die Veranstaltung selbst sei ganz kurz erwähnt, dass nur Equipagen und Reiter zugelassen wurden, dass gewöhnlich drei Musikkorps konzertierten und dass von den Zuschauern ein bestimmtes Entree erhoben wurde.

Und nun will ich die ergänzenden Berichte einiger Korsotage folgen lassen:

»Während eines langanhaltenden Nachwinters und veränderlichen Frühjahrs, welche die Geduld aller Pferdeliebhaber auf eine harte Probe stellten, kämpfte endlich in den letzten Tagen die warme Maisonne den



rauhen Boreas nieder. Die Vegetation ist natürlich noch sehr zurück, der Tiergarten kahl; zum Glück war der Tag ein wohl gewählter, sonnig milder. Die Tiergartenverwaltung schien aber auf die alte Wetterregel bei Korsofahrten, den Regen, gerechnet zu haben, denn auf den Chausseen zum grossen Stern staubte es, dass man weiss wie ein Müllergesell in den magischen Ring eintrat. Eine minder grosse Oekonomie mit den Wasserkarren, als Ersatz der himmlischen Sprengung, würde in der Tat eine Wohltat gewesen sein, und wir rechnen darauf, dass beim nächsten Korso, falls es nötig sei, die Wassermänner dem Wolkengebieter ins Handwerk pfuschen. Waren die Tiergartenalleen während der wärmeren Wochen des März und April verhältnismässig öde geblieben und nur selten von einer lieblichen Amazone auf flüchtigem Zelter durchschritten worden, so liess sich auch bei Eröffnung der Fahrsaison eine nicht so ganz lebhafte Beteiligung befürchten, obwohl das Komitee den weisen Entschluss gefasst hatte, sein Entree dem gerade jetzt nicht strotzenden Beutel anzupassen. Immerhin war die schöne breite Strasse vom Hofjäger zum Stern leidlich gefüllt, und viele waren gekommen, die Klänge rauschender Musikchöre in einer hier reinen Maiabendluft zu geniessen. Ihre Königl. Hoheit die Frau Prinzessin Friedrich Karl erschien in einer vierspännigen offenen Equipage, begleitet von ihrer Hofdame, Gräfin Seydewitz, und dem Kammerherrn Grafen Dönhoff, Seine Königl. Hoheit Prinz Albrecht Sohn kamen wie gewöhnlich zu Pferde und teilten fleissig Buketts aus. In Fashionables haben wir die französische Botschafterin, Frau von Villeneuve, Gräfin Pourtales, Gräfin Lottum, den Grafen Lehndorff-Steinort usw. aufzuzählen.

Die alte Bemerkung über die Uneleganz der Equipagen, ja, die allgemeine Unscheinbarkeit, der, man muss sagen, Fuhrwerke, ist wiederum an ihrem Platz. Eine der Hauptzierden



Galakutsche für den Königlichen Marstall. Berlin.

Geliefert von der Wagenfabrik Jos. Neuss.

dieser Fahrten, die Equipage der Frau Baronin von Korff, fehlte wegen des tief beklagten Familienverlustes; nur wenige geschmackvolle Zusammenstellungen konnten auf Bewunderung Anspruch machen, und unter den Gentlemen-Stahikeln allein fielen zwei durch — Schick — auf, das Dogcart des Leutnants von Schack mit einem wohlgeformten, kräftigen Schweissfuchswallach bespannt, und der Americain des Herrn Neuss, gezogen von dem superben russischen Rapphengst, originell aufgeschirrt. Einige Turn-out der jüngeren Offiziere gefielen ebenfalls, und unter den Kavalieren zu Pferde stachen uns neben dem vorzüglichen Pferde Seiner Königl. Hoheit des Prinzen Albrecht Sohn, ein schwarzbraunes des Prinzen Schwarzburg, ein kolossaler Rappe des Rittmeisters Grafen Lehndorff und ein gut aussehender Brauner des Herrn Krause ins Auge.«

Nun noch ein zweiter, abgekürzter Bericht aus dem Jahre 1864:

»Der am 19. Mai bei herrlichem Wetter abgehaltene Korso versammelte wieder eine ziemlich grosse Zahl von Wagen und Reitern, darunter von der eleganten Welt le peu, qui nous reste: Berlin leert sich zusehends — umsonst zeigt der Tiergarten seinen lieblichsten Moment im frischen, noch ziemlich staubfreien Blätterschmuck; er macht aber damit nur Reklame für andere, von der Natur begünstigtere Orte, die Landsitze, die Bäder, den Rhein und die Schweiz.

Unter den Besuchern des Korso sind wir so glücklich, Ihre Königlichen Hoheiten die Prinzessin Karl in offener Equipage á la double Daumont, den Prinzen Karl zu Pferde und den Prinzen Albrecht Sohn in einem selbstgeführten Mail-Phaëton registrieren zu können; ferner Frau Gräfin Lottum, deren Wagen mit ihren unvergleichlich schönen Tigerschecken bespannt war; Madame de Villeneuve, in

augenscheinlicher Gefahr der Erstickung unterm Blumenregen, mit Gräfin Adlerberg in deren Wagen; Gräfin Pourtales, die Marquise Talleyrand mit ihren schönen braunen Karossiers. Frau Baronin Romberg in einem hübschen Cab-Phaëton, von ihrem Gemahl mit zwei sehr eleganten, kleinen, schwarzen Hengsten selbst gefahren, Frau von Abel in einer sehr hübschen Kalesche, Madame Philippsborn desgleichen, mit zwei netten preussischen Braunen. Ein paar sehr edle und gut gefahrene Schimmel zogen den Wagen des Leutnants von Fröhlich; unter den Reitpferden fiel uns als Muster-Kürassier ein junger Brauner des Herrn von Rosenberg, als Muster-Dragoner eine Schimmelstute des Grafen Arnim-Blumberg auf; ein sehr gefälliges kleines russisches Pferd ritt Graf Nicolas Adlerberg.



Wir können uns übrigens des Wunsches nicht erwehren, dass eine Einrichtung getroffen würde, die den reitenden Damen es möglich machte, am Korso Teil zu nehmen. Die Zurückverlegung der Zuschauersitze auf der einen Seite, wenigstens bis hinter den Reitweg, könnte eine Art von Rotten-row schaffen, der das Interesse des ganzen Bildes unendlich erhöhen würde. Man wird uns zugeben, dass in diesem Frühjahr namentlich, von den fashionablen Objekten, die den Tiergarten dem Spaziergänger anziehend und interessant machen, die schönen Amazonen verhältnismässig viel besser vertreten waren, als die reitenden Herren und die fahrende Eleganz. Wer sollte nicht schmerzlich die hübsche Kavalkade vermissen, deren Mittelpunkt die beiden Fräulein von Dewitz, auf den guten Jagdpferden ihres Vaters, in unübertrefflicher horsewomanship zu bilden pflegten? Und wer einmal das reizende Ensemble vorüberschweben gesehen, das Frl. von Ozeroff auf ihrer wunderschönen braunen Vollblutstute macht, könnte es so bald wieder vergessen? Nennen wir noch Gräfin Freda



Arnim, Gräfin Adele Dohna, Gräfin Seydewitz, Prinzess Radziwill, Gräfin Schlippenbach, die wir alle in diesem Frühjahr in der harmonischen Eleganz bewundern durften, welche Dress, passende, schöne und gut geschulte Pferde und Sicherheit in der Führung und im Sitz hervorbringen, so sind wir überzeugt, dass wir uns mit vielen unserer Leser in diesem Wunsche begegnen, diese Augenweide womöglich auf unserm Korso konzentriert zu sehen.«

Als gewissenhafter Chronist suchte ich alles zu ergründen, was für, aber auch alles, was gegen die Sache spricht. Als sanfter Uebergang sei hier ein Bericht aus dem Wagenbau-Fachblatt »Das Album« angeführt:

»Die beiden ersten, durch den Fahrverein veranstalteten Korsos haben bei günstiger Witterung stattgefunden und so ziemlich alles neue gezeigt, was für dieses Jahr neues erfunden oder gebaut worden ist. Dieses neue reduziert sich auf Nichts. Doppel-Kaleschen und abermals Doppel-Kaleschen scheint das einzige zu sein, woran die Wagenbauer arbeiten. Neben einigen ganz verunglückten Modellen waren ein paar recht hübsche Exemplare zu sehen. Zu letzteren gehört eine tiefhängende, in der Mitte sackförmig herunter gebaute Kalesche, welche schon vor längerer Zeit in der Neussschen Fabrik für einen in Berlin als Wagenliebhaber bekannten Holzhändler gebaut worden ist. Sie ist aber erst jetzt zum Vorschein gekommen, und da sie ebenso prächtig als richtig bespannt war, so fand diese Equipage allgemein den meisten Beifall und konnte ohne Scheu den elegantesten Equipagen von Paris oder London an die Seite treten. Es ist noch nicht lange her, dass eine in Berlin gebaute und bespannte Equipage die Aufmerksamkeit des Publikums durch etwas anderes auf sich zog, als durch ihre Schwerfälligkeit, und wir sind erfreut, diesen bedeutenden Fortschritt konstatieren zu können.



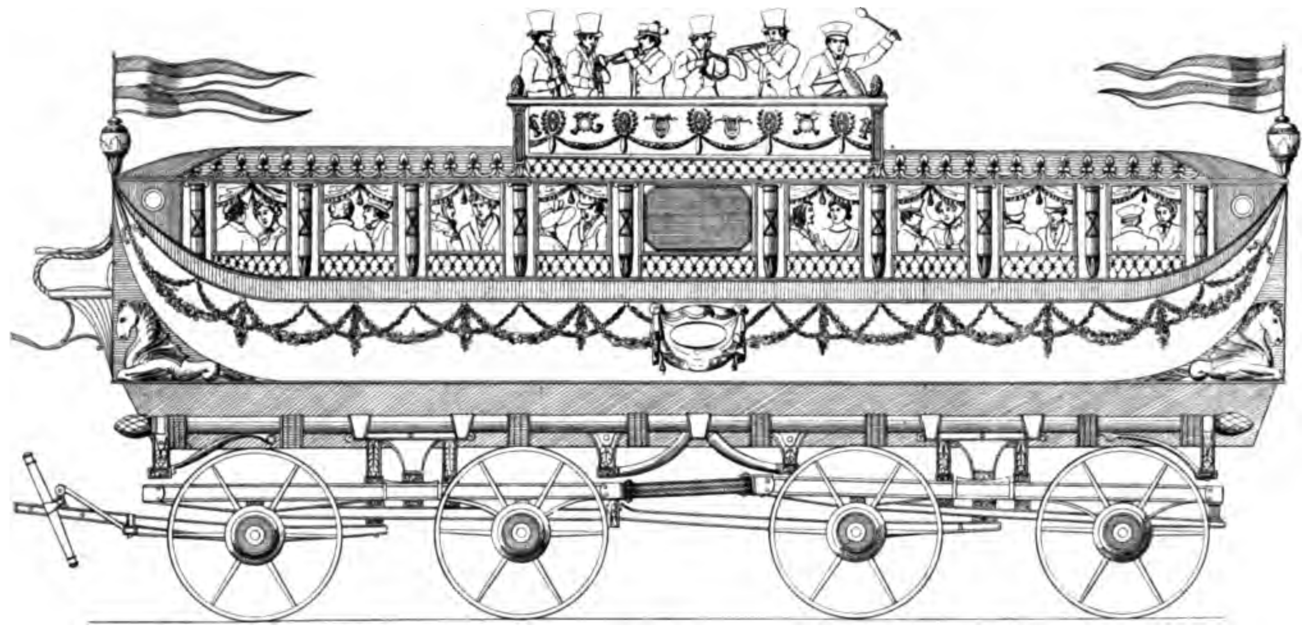
* * *

Daneben glänzte durch einen ungeheuren Aufputz mit Vergoldung eine sonst nicht schlecht gebaute Doppel-Kalesche ganz runder Form, einem hiesigen, viel bekannten und genannten Geschäftsmanne gehörend, der sich die Etiketten der feinen Bonbons als Muster für die Ausstaffierung seiner Wagen und Geschirre genommen hat. Von der Deichselspitze bis zur Nabenschüssel war alles Gold und Gold auf lichtblauem Grunde. Wo am Geschirr der geringste Raum zur Anbringung einer Verzierung vorhanden war, ist ein Goldklecks hingesetzt worden, und wir sollten uns nicht wundern, wenn die zwar schönen, aber sehr schlecht gespannten Schimmel nächstens mit vergoldeten Hufen erscheinen würden. Es ist allerdings nicht zu verlangen, dass sich Geschmack bei einer Herrschaft zeigt, die aus einer vergoldeten Equipage ihrem Kutscher zuruft: »Johann, lass mir aussteigen!« Dann muss man unwillkürlich an die Generale des Kaisers Loulouge in Haiti denken, welche eine rote Uniform mit Goldtressen, aber keine Hosen trugen. Die Noblesse einer Equipage wird ebensowenig durch reiche Vergoldung bewiesen, wie der Adel einer öffentlichen Dirne durch die kostbaren Fetzen, welche sie sich umhängt, um die Blicke auf sich zu ziehen.«

* * *

Gut gebrüllt, Löwe!

Noch ein anderer Beitrag, der meine Leser sicher amüsieren wird. Will man nämlich jene Zeit von dem Spiegel des Humors durchleuchtet sehen, so muss man Adolf Brennglas alias Glassbrenner durchstudieren. Das war ein Humorist, auf den von der heutigen Sorte etwa fünfzig gehen. Eigentümlicherweise hat er auch, wie ich mich zu meinem grossen Erstaunen überzeugen musste, die Hälfte der jetzigen Possenliteratur vorausgeahnt, glatt vorausgeahnt.



Dieser eigenartige Wagen wurde im Jahre 1829 für die Strecke von Paris nach Lyon erbaut. Er hatte Platz für 60 Reisende und 2500 Kilogramm Gepäck und wurde von acht Pferden gezogen. Im Innern des Wagens stand ein langer Tisch, an welchem sich die Reisenden durch Speise und Trank stärken konnten. An schönen Tagen spielte eine Kapelle auf dem Dachverdeck. Der Erfinder hat auf dieses monströse Vehikel ein Patent erhalten.

Also dieser Glassbrenner äussert sich auch über den Korso, und zwar zahm, auffallend zahm. Da seine Schilderung aber die bereits angeführten niedlich ergänzt, sei sie hierher plaziert.

»— — — Und beim Abschied fragte sie mich leise: ‚Kommen Sie morgen auf den Korso?‘ und liess sich, ohne eine Antwort abzuwarten, vom Diener das leichte, blau und weiss gestreifte und mit drei Rossschweifen geschmückte Mäntelchen umhängen.

Ich hatte am nächsten Tage, so unfein und wenig vornehm dies klingen mag, gearbeitet, viel gearbeitet. Ermattet warf ich mich nach 2 Uhr auf das Sofa. Bald aber rief ich: ‚Heinrich, sage dem Kutscher, dass er anspannen soll. Die beiden Rappen! Die neue Chaise! Nach dem Korso!‘

Rasch jagte ich die Linden entlang, durch das Brandenburger Tor und die Charlottenburger Chaussee hinunter, bis zum sogenannten ‚Stern‘ des Tiergartens. Noch einen mitleidigen Blick auf die Droschken und Fiaker werfend, die nicht zugelassen wurden, befand ich mich schon inmitten der Festlichkeit. Welcher Glanz! Die Prinzen und Prinzessinnen des Königlichen Hauses, der höchste und hohe Adel, sowie ein verehrungswürdiges, reiches Publikum zu Ross und Wagen bunt durcheinander, so bunt, als wären alle von gleichem Range, als hätten alle ein und denselben Titel! Vater Wrangel lächelte süss-herablassend in alle mit Damen besetzten Equipagen hinein. Seine und die andern Uniformen blitzten im Sonnenglanze mit den Augen der Schönen, mit den Orden auf den männlichen, mit den Diamanten auf den weiblichen Busen, mit dem Geschirr der mutig wiehernden Rosse um die Wette. Und diese Pracht der Toiletten, diese ungenierte Heiterkeit der vornehmen, diese Anständigkeit der halben Welt, diese berauschenden Klänge der drei Musikchöre, dieser Regen von Blumen und Confetti — es war entzückend!





Da — zwischen den prachtvollen Equipagen der Bankiers Löwinsohn und Ippelberger — das Musikchor des Garde-Kürassier-Regiments blies eben Mendelssohns Hochzeitsmarsch aus dem ‚Sommernachtstraum‘ -- sie ist es! Die Baronesse von B. neben ihrem Vater. Sie sieht mich. Ich lege, wie von ungefähr, die Hand aufs Herz und schlage die Augen zum schwarz-weissen Himmel empor — denn es mischten sich schwere dunkle unter die weissen Sonnenwolken — und sie, sie tut nicht dasselbe! Sie wollte es tun, wie mir schien, aber da warf mir eben die jüngste Ippelbergerin, die Aurora mit dem etwas zu breiten Nacken und der etwas zu langen Nase, eine Tüte mit Bonbons an den Kopf und — da schlug die Baronesse ihre Augen nieder. Doch jetzt! Wir sind dicht beim ‚Hofjäger‘; das Garde-Dragoner-Musikchor bläst ‚Ha, das Gold ist nur Chimäre!‘ — einer der vornehmsten Reiter, Prinz von — ss — ss — tz, spricht mit dem Vater meiner Angebeteten — die Baronesse benutzt diesen Augenblick und wirft mir mit süssem Augenblick einen Strauss duftender Zentifolien zu. Mein Herz jubelt; ich küsse die Blumen und . . .

Da erwachte ich.

Ich hatte das alles, auf dem Sofa eingeschlafen, geträumt. ‚Heinrich‘, rief ich jetzt, ‚sage dem Kutscher: schnell anspannen! Die neue Chaise! Die beiden Rappen! Schnell! Nach dem Korso!‘ Aber ich sprach diese Worte noch halb im Traume, ohne noch wieder zum vollen Bewusstsein meiner Verhältnisse gekommen zu sein. Denn ich besitze weder einen Heinrich, noch zwei Rappen, noch eine alte, geschweige eine neue Chaise, noch einen Kutscher.

Es war 2 $^{1}/_{2}$ Uhr. Rasch zu meinem Fuhrmann in der Taubenstrasse. ‚Kein Wagen mehr da‘, achselzuckte Herr Erdmann. Rasch zu einem andern Wagenführer! Dieselbe

Antwort. Zu einem dritten Fuhrherrn Unter den Linden! Dieselbe Antwort. Ich eile nach dem Brandenburger Tore, in der Meinung, dort vielleicht eine glänzende Equipage zu finden, die mich für Geld und ohne gute Worte, denn das ist jetzt ein Pleonasmus, nach dem Korso führe und mir die Gelegenheit böte, meinen Referentenpflichten nachzukommen.

Nichts!



Pirschwagen.
Nach einer Handzeichnung von Jos. Neuss.

So eile ich denn per pedes bis zum ‚Stern', erreiche denselben aber erst in dem Momente, als er und der Himmel sich verdunkeln.

‚Edeward, es fängt an zu drippeln!' ruft eine weibliche Stimme neben mir.

Die Rosse und Karossen sprengen wild durcheinander; alles, Geburts- und Geldaristokratie wie die zuschauende Bürgerschaft, jagt und rennt nach der Stadt zurück. Ein furchtbarer Platzregen ergiesst sich über uns; ich sehe nichts vom ganzen

Korso als zugeknöpfte Wagen und Menschen und offene Regenschirme, und werde so nass, so äusserst und innerst nass, dass mir die Schriftsprache eine nähere Schilderung meines feuchten Zustandes nicht gestattet.

Die Moral dieser kleinen, aber verhängnisvollen Geschichte lautet: es ist eine Schande für jeden anständigen Menschen dieser korso- und korsarenreichen Jetztzeit, keine Equipage zu haben.

Ich werde deshalb bei dem alten Moses Ippelberger um die Hand seiner Tochter Aurora mit dem etwas zu breiten Nacken und der etwas zu langen Nase anhalten.«

* * *

In Ergänzung der Glassbrennerschen Skizze sei bemerkt, dass zu den Zierden des Korsos drei bildschöne Töchter eines Bankiers Lilienthal aus der Leipziger Strasse gehörten. Von diesen soll die älteste einen Fürsten Windischgrätz, die zweite einen Prinzen Sayn-Wittgenstein und die dritte einen Herrn Farrar geheiratet haben, von dem man nicht wusste, ob er mehr dem Zirkus oder dem Theater nahe stand. Und dieser Herr Farrar soll der Vater der göttlichen Geraldine sein, die als Manon uns entzückte, als Traviata uns berückte.





Die Macht der Persönlichkeit.

Aus dem vorigen Kapitel war ersichtlich, warum in unserm, durch klimatische Vorzüge so wenig gesegneten Himmelsstriche ein ständiger Korso schwer aufrecht zu erhalten ist. Das Wetter war früher ebenso wendisch, wie heute, und mit den Korsos von damals ging es ähnlich, wie mit den jetzigen Monster-Feuerwerken im Zoologischen Garten. Sie regneten gewöhnlich ein. Deshalb kam man auf den genialen Gedanken, wenn das Wetter »mulmig« war, durch ein günstig placiertes Merkzeichen den beteiligten oder unbeteiligten Berlinern anzukündigen, ob ein Korso stattfände oder nicht. An Korsotagen hing nämlich eine Fahne aus dem Kranzlerschen Hause an der Ecke der Linden und der Friedrichstrasse heraus, und auf diese Fahne ist das geflügelte Wort zurückzuführen: »Ohne Fahne kein Korso.« Aus diesem geflügelten Worte ergibt sich nebenbei, dass ein anderes, politisch geflügeltes Wort: »Ohne Kanitz keine Kähne« bereits einen Vorläufer gehabt hat.

Wenn man bedenkt, dass die von andern Vätern in den letzten Jahrzehnten entrierten Korsos immer nur die schwache Lebensdauer von einigen Tagen gehabt haben, so muss man unbedingt der Energie Anerkennung zollen, mit welcher damals die Sache Jahre hindurch aufrecht erhalten wurde. Diese Energie wird uns verständlich, wenn wir im Lebensgange von Joseph Neuss ein wenig zurückgreifen.

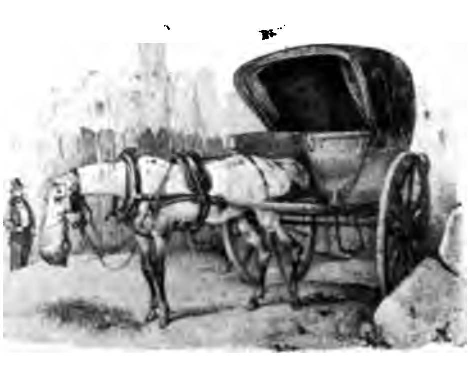
Man wusste damals nur von ihm, dass er von Wien nach Berlin gekommen war, dass er in Wien an einer Wagenfabrik beteiligt gewesen wäre und dass er vom Hofe protegiert würde.

Vorläufig brauchen wir über seinen früheren Lebensgang auch nicht mehr zu wissen.

Nur wird es uns vielleicht interessieren, gleich zu erfahren, wie das mit der Protektion von oben stand. Ueber diesen Fall geben uns folgende Aufzeichnungen des Prinzen Kraft von Hohenlohe-Ingelfingen während seiner militärisch-diplomatischen Tätigkeit in Wien Aufschluss. Der Prinz schreibt im ersten Bande seines bekannten Buches »Aus meinem Leben« wie folgt:

»Ein genialer, spekulativer Wiener Wagenbauer, Namens Neuss, kam nämlich auf den Gedanken, fahrbare Telegraphenstationen zu bauen und vorübergehend Telegraphendrähte zu legen. Er wandte sich damit an die Oesterreichische Regierung und zugleich an den russischen und preussischen Militärbevollmächtigten der Gesandtschaft. Der Graf Stackelberg wendete der Angelegenheit wenig Aufmerksamkeit zu. Die österreichische Regierung beauftragte zwei Ingenieuroffiziere, zu sehen, was der Mann erfunden habe, und ein Gutachten über seine Erfindung abzugeben. Ich meinerseits ging zu ihm und half ihm bei allen Arbeiten und Versuchen. Nach vielen verschiedenen Entwürfen und Experimenten wurden Telegraphenwagen als brauchbar befunden, auch besondere Karren mit den Leitungsdrähten, behufs schneller Legung der Kabel, konstruiert.

Als die ganze Erfindung zur Einführung bereit erklärt ward, verpflichtete die österreichische Regierung den rc. Neuss zur Geheimhaltung der neuen Erfindung, nachdem er mir alle Zeichnungen übergeben hatte.



Ich sagte ihm, dass ich, wenn er zur Geheimhaltung verpflichtet worden sei, nun nicht mehr mit ihm verkehren könne, und der neu konstruierte Telegraphenwagen ward, mit Leinwand in tiefstes Geheimnis gehüllt, durch die Strassen Wiens nach dem geheimen Teil des Arsenals gefahren, an demselben Tage, als von mir die genauesten Zeichnungen der ganzen Einrichtung schon in Berlin vorlagen. Das ist nämlich der wesentlichste Zweck der Militärs bei den Gesandtschaften, dass sie von neuen Erfindungen Kenntnis nehmen, ehe dieselben Staatsgeheimnis werden, denn die Erfinder, welche doch gern Geld verdienen wollen, wenden sich gewöhnlich an mehrere Staaten zugleich, also in der betreffenden Hauptstadt auch an fremde Gesandte. Neuss wurde von der österreichischen Regierung sehr schlecht bezahlt; er behauptete sogar, man habe die Geldversprechungen nicht innegehalten. Er wandte sich darum noch an die Russen, die ihn auf meine Empfehlungen hin annahmen. Schon im Jahre 1855 legte er in der Krim und in Südrussland viel Feldtelegraphen und kam von dort pekuniär sehr befriedigt zurück. Aber in Wien war infolgedessen seines Bleibens nicht mehr, und wenn auch die Regierung ihm als einem Preussen von Geburt (er war Rheinländer) dafür nichts anhaben konnte, dass er den Russen auch gedient hatte, so sah er doch, dass er deshalb ferner in Wien auf kein Glück als Geschäftsmann rechnen könnte. Da kam er also in seinen Zweifeln im Herbst 1855 zu mir, ich empfahl ihn nach Berlin und bezahlte mit dieser Empfehlung die mir gratis gelieferten Zeichnungen und Enthüllungen. Als ich 1856 Flügeladjutant geworden war, fand ich Herrn Neuss als Chef eines blühenden Wagenbauergeschäfts in Berlin, Friedrichstrasse 208, und die Feldtelegraphie in Preussen bereits organisch eingeführt. Bei unsern Manövern vom Jahre 1856 wurde bereits das Hauptquartier des Königs





bald nach dem Einrücken täglich mit allen Drähten des Welttelegraphennetzes verbunden. Es hat mir später das Bewusstsein oft Freude gemacht, dass ich bei den ersten Anfängen der Feldtelegraphie wie der gezogenen Geschütze mit tätig gewesen bin und so die beiden grössten technischen militärischen Erfindungen der Neuzeit seit ihrem Entstehen helfend begleitet habe.«

Zu dieser Darstellung sei ergänzend nachgetragen, dass Neuss während seines Aufenthalts in Russland am Krimkriege teilgenommen hat und bei der Belagerung von Sebastopol seinen Feldtelegraphen persönlich dirigierte. Für die grossen Verdienste, welche er in dieser Tätigkeit dem russischen Staate leistete, wurde ihm der Majorsrang zuerteilt und der Stanislaus-Orden verliehen.

Nachdem wir mit diesen Tatsachen bekannt geworden sind, regt sich in uns das Interesse, zu erfahren, wie der Rheinländer nach Wien verpflanzt worden ist und wie sich seine dortige Tätigkeit vor der Ausnutzung der in den Hohenloheschen Aufzeichnungen erwähnten Erfindung gestaltet hat.

Darüber ist folgendes zu sagen:

Joseph Neuss ist im Jahre 1818 zu Aachen als der Sohn eines Nadelfabrikanten, der früher Advokat gewesen war, geboren worden. Die höhere Bildung, welche seinen Vater vor vielen Vertretern seines Fabrikationszweiges auszeichnete, veranlasste ihn, auch im Auslande für einen entsprechenden Absatz seiner Ware Sorge zu tragen. Als geeignetste Kraft für die Förderung seiner geschäftlichen Interessen erschien ihm sein intelligenter Sohn, den wir im Alter von vierundzwanzig Jahren bereits als Leiter einer Filiale in Lyon wiederfinden. Nachdem das dortige Geschäft so eingeführt war, dass es, wie man sagt,

von selbst ging, sehnte sich der junge Neuss nach einem grösseren Wirkungskreise und veranlasste seinen Vater, ihm in Haimburg bei Wien eine eigene Nadelfabrik zu begründen. Nachdem er auch diese in Schwung gebracht hatte, beschäftigte sich sein erfinderischer Kopf mit der Lösung von allerlei Problemen, welche hauptsächlich den Fahrsport betrafen, für welchen Joseph Neuss von Jugend auf sehr passioniert war.

Da war zuerst ein neues Achsensystem, welchem erfahrene Leute ein günstiges Prognostikon stellten. Neuss fuhr nach Wien, um diese Erfindung zu verkaufen. Bei dieser Gelegenheit traf er mit einem Wagenbauer, Namens Jacob Lohner, zusammen, der ihm als die geeignete Kraft für die Ausführung seiner über das Alltägliche hinausstrebenden Ideen erschien, und in welchem, wie sich später zeigte, auch ein gut Teil von der Intelligenz und der grosszügigen geschäftlichen Auffassung steckte, welche Neuss selbst so sehr auszeichneten. Denn das Unternehmen des Herrn Lohner entwickelte sich später zur bedeutendsten Wagenfabrik Oesterreichs und wurde im vorigen Jahre zu einer Aktiengesellschaft mit einigen Millionen Grundkapital umgewandelt.

Kurz nach ihrem ersten Zusammentreffen verbündeten sich Neuss und Lohner, um die damals in Wien sehr renommierte Wagenfabrik von Laurenzi zu übernehmen und nun in ihrer eigenen Arbeitsstätte Proben ihrer Leistungsfähigkeit abzulegen. Das war im Jahre 1852. Neuss, als erfahrener Konstrukteur, warf sich sofort auf die Ausführung von Neuerungen, welche in die alt eingewurzelten Traditionen des Wagenbaus Bresche legten. Aber damit erging es ihm, wie es so vielen Propheten und Neuerern vor ihm ergangen ist. Die Meister, Gesellen und Lehrlinge der ehrbaren Zunft taten sich zusammen und fragten entrüstet: »Wer ist jener?«



In Oesterreich existierte nämlich damals noch nicht die Gewerbefreiheit, deren wir uns in Preussen schon seit dem Jahre 1810 erfreuten. Deshalb ziemte es sich nicht, dass ein Mann, der weder Lehrbrief, Gesellenbrief noch Meisterbrief besass, mitsprechen durfte, und dass er in die alten Regeln, die sich durch Jahrhunderte im ehrsamen Gewerbe fortgepflanzt hatten, allerlei verrückten modernen Krimskrams hineinschmuggeln zu wollen sich erdreistete? Haut ihm!



Wenn ich von Zünften höre, muss ich stets an die Meistersinger von Nürnberg denken, die sich in Dichtung und Gesang nach der Angabe des Lehrbuben David folgende feine Regeln und Gesetze zurechtgelegt hatten:

Der »kurze«, »lang'« und »überlang'« Ton,
die »Schreibpapier«-, »Schwarz-Tinten«-Weis';
der »rote«, »blau'« und »grüne« Ton,
die »Hageblüh«-, »Strohhalm«-, »Fenchel«-Weis';
der »zarte«, der »süsse«, der »Rosen«-Ton;
der »kurzen Liebe«, der »vergess'ne« Ton;
die »Rosmarin«-, »Gelbveiglein«-Weis';
die »Regenbogen«-, die »Nachtigall«-Weis';
die »englische Zinn«-, die »Zimtröhren«-Weis',
»frisch' Pomeranzen«-, »grün Lindenblüh«-Weis',
die »Frösch«-, die »Kälber«-, die »Stieglitz«-Weis',
die »abgeschiedene Vielfrass«-Weis';
der »Lerchen«-, der »Schnecken«-, der »Beller«-Ton,
die »Melissenblümlein«-, die »Meiran«-Weis',
»Gelblöwenhaut«-, »treu Pelikan«-Weis',
die »buttglänzende Draht«-Weis' . . . usw.

Wenn die ehrbaren Handwerker sich nun schon zu ihrem Vergnügen mit so komplizierten



Auslegungen beschäftigten, wie mögen sie da erst in ihrem eigenen Fache getobt haben. Womit aber durchaus nicht gesagt sein soll, dass ich den wunderbaren Werken des mittelalterlichen Kunsthandwerks nicht meine vollste Anerkennung bezeuge.

Doch zurück zu Joseph Neuss!

Die Chikanen und Anfeindungen, denen er ausgesetzt war, und die Unmöglichkeit, die Erzeugnisse seines Erfindungsgeistes mit seinem Namen decken zu können, machten ihm den weiteren Aufenthalt in Wien unleidlich. Das war der Hauptgrund, dass er einer vom Königlich Preussischen Marstall an ihn ergangenen Aufforderung, nach Berlin überzusiedeln, Folge leistete. Er brach seine Zelte in Wien ab und kam in die preussische Residenz, wo man aus zwei Wagen, welche König Friedrich Wilhelm IV. persönlich während seines Aufenthaltes in Wien bei Neuss gekauft hatte, seinen Geschmack und seine Fachkenntnis zu schätzen wusste.

Bald nach seiner Uebersiedelung nach Berlin hatte Neuss Gelegenheit, durch die schnelle und kombinationsreiche Ausführung einer bei ihm gemachten Bestellung die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich zu lenken.

Prinz Kraft von Hohenlohe-Ingelfingen berichtet darüber:

»Meyerinck hatte indessen den Vorschlag gemacht, dem Könige einen Wagen bauen zu lassen, wie ihn Meyerinck in seiner Jugend im Gebrauch bei Ludwig XVIII. von Frankreich gesehen hatte. Der Wagenfabrikant Neuss, mein alter Bekannter von der Wiener Feldtelegraphie her, baute einen solchen Wagen binnen dreizehn Tagen, denn er war ein erfinderischer Kopf. In diesem Wagen war der eine Sitz ein Rollstuhl, auf dem der König aus dem Wagen heraus- und in ihn hineingerollt werden konnte, sobald man eine unter



Spazierfahrt im Bois.
Nach einem Gemälde von Bonnemaison.

dem Wagen einzuschiebende, bewegliche Rampe herausgezogen hatte. Der andere Sitz war ein Klappsitz, durch dessen Herunterklappen der Rollstuhl festgestellt ward. Dieser Sitz war für die Königin bestimmt. Als der Wagen fertig war, wurde der König früh beim Aufstehen gleich in den zum Wagen gehörigen Rollstuhl gesetzt, und dadurch wurde ihm das beschwerliche Umsetzen erspart, wenn er ausfahren wollte.«

Der für den kranken König Friedrich Wilhelm IV. erbaute Wagen wurde später auch für die kranke Kaiserin Augusta verwendet.

Skeptische Leser, welche der Ansicht sein könnten, dass der Prinz von Hohenlohe seinen Protegé vielleicht überschätzt hat, will ich nunmehr dadurch beruhigen, dass ich einige andere seiner vielfachen Verbesserungen und Erfindungen zur Sprache bringe.

So war Neuss einer der ersten, wenn nicht der erste, welcher das Montieren der Wagenräder mit Gummireifen fertig brachte. Nach vielen kostspieligen und zeitraubenden Versuchen gelang es ihm, ein haltbares und praktisches System zu erfinden, welches heute noch im Gebrauch ist und das auch von Franzosen und Engländern mit ganz geringen Abänderungen akzeptiert wurde.

Ferner möchte ich noch auf seine H-Stollen hinweisen, welche von allen Pferdebesitzern als das beste Mittel gegen das Ausgleiten der Pferde bei Glatteis anerkannt sind und im Laufe der Zeiten in Millionen von Exemplaren in den Handel gebracht worden sind.

Es dürfte vielleicht drittens auch weitere Kreise interessieren, zu erfahren, dass Joseph Neuss der Erfinder des Taxameters ist. Ich entnehme einer Nummer der »National-Zeitung« vom 30. September 1905 folgende Notiz:

». . . Einige 30 oder 40 Jahre früher hatte der als Mechaniker und Wagenbauer sich eines sehr guten Rufes er-

freuende Herr Neuss sen. einen Kontrollapparat erfunden, der bei etwa 50 Droschken angebracht wurde. Der Erfinder selbst verhielt sich dem Apparat gegenüber, der eine äusserst einfache Konstruktion zeigte, sehr zurückhaltend, weil er meinte, dass kein noch so festes Räderwerk den starken und dauernden Erschütterungen einer beständigen Fahrt auf Berliner Pflaster gewachsen sei. Dieser Apparat kostete nur etwa 15 Mark, und die Sachverständigen, die ihn einer vierzehntägigen Probe unterzogen, äusserten sich über ihn mit grösster Anerkennung. Aber es kam trotzdem, wie Herr Neuss vermutet hatte: in den ersten Wochen ging es vortrefflich, dann aber wurden die Triebräder wacklig, und die Reparaturen nahmen kein Ende. Schliesslich war alles unzufrieden; die Polizei, die das Experiment veranlasst hatte, sah sich unangenehm enttäuscht, die Fuhrherren, die sich gegen die Einführung von vornherein gesträubt hatten, forderten die schleunige Abschaffung, das Publikum schimpfte auch, und die Wegemesser verschwanden.

Auf diesen Vorgang griff man 1887, als die ersten der jetzigen Taxameterdroschken eingestellt werden sollten, zurück, und es liest sich jetzt ergötzlich, was damals der ‚Fuhrhalter‘ gegen den Plan in sehr abfälliger Kritik schrieb: ‚Wie zu gewissen Zeiten immer wieder in den Zeitungen die Nachricht auftaucht, dass irgendein Fischer die Seeschlange gesehen hat, so taucht sporadisch immer wieder einmal ein Erfinder auf, der das Problem gelöst haben will, durch eine mechanische Vorrichtung den Besitzer eines öffentlichen Fuhrwesens ebenso wie den Fahrgast zu befriedigen. Wenn solche Leute ihre Zeit und ihr Geld nicht besser anzubringen wissen, als sich mit einer nutzlosen Erfindung abzuquälen, so könnte man sie ja ruhig ihrem Schicksal überlassen; wenn aber . . .‘ usw. usw.«





Neuss als Erzieher.

Wir müssen uns folgendes klar zu machen suchen:

In einer grossen Kleinstadt, die ziemlich reich gespickt ist mit Vorurteilen, erscheint ein Mann, der etwas von der Welt gesehen hat. Ein Mann, der in Frankreich, Wien, das damals als tonangebend galt, und Russland gelebt hat. Ein Mann, der auf der Weltausstellung in London im Jahre 1862 drei Wagen ausstellt. Ein Mann, der mit den berühmtesten Vertretern seines Faches, wie Georg Kellner, Ehrler, Morel und Brice Thomas in engstem Ideenaustausch steht, ein Mann, der schon mit seiner Geburt westliche Kultur eingesogen hat und später durch viele Reisen und einen geübten Blick seine Erfahrungen bereichert hat.

Und dieser Mann hatte, wie bereits vorher nachgewiesen worden ist, achtbare Meriten aufzuweisen. Er besass hohe Gönner und vorzügliche Verbindungen. Er kannte die Kunst, sich zur Geltung zu bringen, und war sich seines treffsicheren Urteils bewusst.

Nun, es gehört wohl kein besonderer Scharfsinn dazu, um zu begreifen, dass ein derartiger Mann, den die Natur noch ausserdem mit schöpferischem Geiste begnadet hatte, in der Stadt, an welche ihn sein Beruf fesselte, fördernd und reformierend eingreifen musste.

Nun gab es damals, wie auch heute vielleicht noch, Leute, die in einem Wagenbauer nichts anderes als einen besseren

9*



Handwerker sehen. Denen wusste Joseph Neuss den Marsch zu blasen. Dieser Mann adelte seinen Stand, wofür ihm der gesamte Wagenbau Deutschlands heute noch dankbar sein müsste. Und wenn Neuss auch, indem er seine Person in den Vordergrund schob, in erster Reihe sein eigenes Geschäftsinteresse wahrnahm, so fiel doch durch seine Leistungen ein Schein der Verklärung auch auf den kleinsten seiner Fachgenossen. Um es mit den heutigen Verhältnissen zu vergleichen: Wenn ein Dernburg Kolonialdirektor wird, sehen wir plötzlich alle Bankdirektoren mit ganz andern Augen an.

Was Joseph Neuss sonst noch für seinen Stand getan hat, davon werden am Jubiläumstage der von ihm begründeten Firma die Blätter der Wagenbaukunst widerhallen. Umsonst nennt man ihn nicht den Altmeister des deutschen Wagenbaus. Er war der schaffende Geist, an dessen feuriger Flamme sich andere wärmten. Er war der Bildner, dem sie nachahmten. Er war der Sucher, von dessen Funden sich Generationen nährten.

In den Fachblättern aus jener Zeit reihen sich Anregungen und Ausführungen von seiner Seite in bunter Aufeinanderfolge. Bald ist es ein origineller Pirschwagen, bald eine für deutsche Verhältnisse zurechtgestutzte Dogcart, durch welche er die Aufmerksamkeit auf seine Fabrikate lenkt.

Ich gebe nun einige Schilderungen aus Fachblättern wieder, welche alle fahrkundigen Leser teils interessieren, teils amüsieren werden.

»Es war eine Zeit, wo der zweirädrige Wagen unter allerlei Formen und Benennungen sehr viel benutzt wurde. Da gab es Kabriolette, Gigs, Tilburys, Chaisen usw. von der leichtesten bis zur schwersten Gattung, bis endlich vor



einigen Jahren in England der Dogcart (wörtlich: Hunde-Karren) auftauchte, welcher wegen seiner praktischen Form bald alle andern zweirädrigen Fuhrwerke auf die Seite drängte und die alleinige Herrschaft auf diesem Felde erlangte. In der Tat gibt es kein Fuhrwerk, welches zum raschen Fahren mit leichten Pferden praktischer ist. Die zwei sehr hohen Räder schneiden in schlechte Wege und in Löcher nicht tief ein, drehen sich im Verhältnis viel weniger oft herum, verursachen weniger Reibung auf den Achsen und stehen immer in der Parallele zur Fortbewegung des Pferdes, was bei vier Rädern fast nie der Fall ist. Zudem liegt auf den Achsen nur sehr wenig konstantes Gewicht, weil der Kasten fast gar keine Schwere hat, und demnach sind alle Bedingungen vorhanden, welche erfordert werden, den möglichst wenigsten Widerstand gegen rasche Fortbewegung zu erzielen. Nach Messungen, welche in England veranstaltet wurden, beträgt die normale Zugkraft eines vierrädrigen Wagens leichterer Gattung auf makadamisierten reinen Chausseen 80 Pfd., im Sande aber 320 Pfd., während ein zweirädriger Dogcart auf demselben Wege nur 15 und 50 Pfd. normale Zugkraft zur Fortbewegung beansprucht. Wenn nun trotz aller dieser Vorteile die Anwendung des zweirädrigen Wagens immer mehr und mehr abnimmt, so dass es fast zur Seltenheit gehört, jetzt noch einem solchen zu begegnen, so liegt der Grund hierfür wohl einzig und allein in der Schwierigkeit für den Wagenbauer, den zweirädrigen Wagen im richtigen Gleichgewicht zu bauen, und für den Kutscher, denselben im richtigen Gleichgewicht einzuspannen.



Wir geben hier die Zeichnung eines dieser kleinen zweirädrigen Wagen, wie deren eine Menge aus der Fabrik des

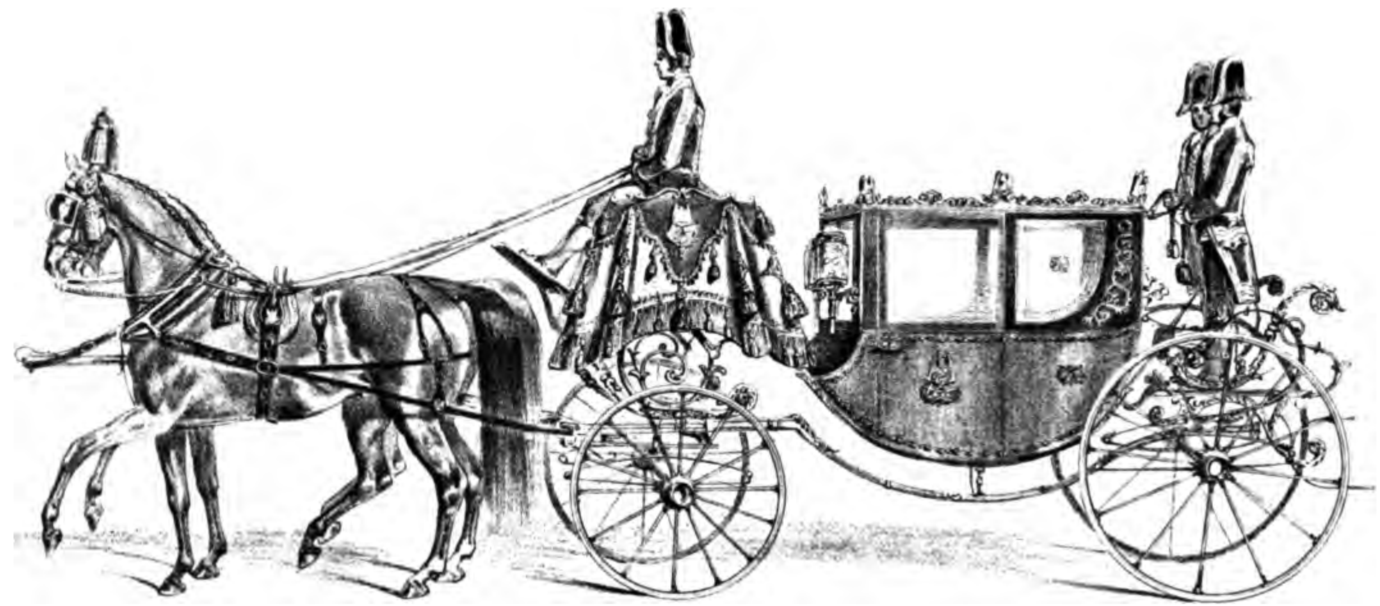
Herrn Neuss hervorgegangen sind, welche sich meistens im Besitze von Offizieren der Garde befinden.«

An einer andern Stelle heisst es:

»Die ersten warmen hellen Tage erinnern an Landluft und Spazierfahrten, und unwillkürlich muss man dann an die Wagen denken. Ein Blick auf die Sommerwagen zeigt verblichenen Seidenstoff und abgestandenen Lack; auch sind die Räder etwas lose geworden, also sind jedenfalls Reparaturen nötig. Da man aber von seinem Kutscher gehört hat, das Kommerzienrats nebenan einen neuen Sommerwagen bestellt haben, so ist zu überlegen, ob man nicht lieber statt einer teuren Reparatur etwas mehr ausgibt und den alten Wagen gegen einen neuen vertauscht. Es wird also ein Gang nach dem Neussschen Schaufenster gemacht, um sich erst den Geschmack etwas zu bilden, und dann werden verschiedene Sattler mit Aussichten auf Geschäfte beglückt. Wenn nun auch nicht allemal ein Geschäft zustande kommt, so bringt das Kommen und Gehen doch Leben ins Geschäft, und jedenfalls wird eine grössere Reparatur gemacht wie sonst, denn dass der Geschmack der Berliner Wagen sich seit einigen Jahren bedeutend gehoben hat, ist nicht zu verkennen. Um gerecht zu sein, muss man den Neussschen Schaufenstern einen Teil des Verdienstes davon zuschreiben.«

Anbei ein kleiner Bericht, welcher den Export ins Ausland illustriert:

»Trotzdem einige Tage lang eine ausgezeichnete Schlittenbahn vorhanden war, haben sich doch verhältnismässig nur wenige Schlitten blicken lassen. Neues in Schlitten ist gewiss nicht viel gemacht worden, nur in der Neussschen Fabrik wurden einige Schlitten für ausserhalb und, merkwürdigerweise meist für Russland angefertigt, da die russischen Erzeugnisse selbst in diesem Artikel nicht immer mit



Galawagen des Bürgermeisters von Wien.
Ausgeführt von der Firma Laurenzi & Co., Wien, welcher Jos. Neuss eine kurze Zeit als Teilhaber angehört hat.

der Leichtigkeit und Billigkeit der hiesigen konkurrieren können.«

Und nun lassen wir Herrn Neuss mal in einer »eigenen Sache« sprechen. Die folgende Zuschrift ist an die Redaktion des massgebendsten Fachblattes des Wagenbaues gerichtet und so gepfeffert, dass die Adressatin in einer einleitenden Bemerkung sich veranlasst sieht, jede Verantwortung für den Inhalt auf den Autor abzuwälzen.

Das interessante Schriftstück lautet:

»Eben von London zurückgekehrt, erlaube ich mir, in bezug auf einen dort ausgestellten Wagen einige Zeilen an Sie zu richten, mit der Bitte, davon in Ihrem nächsten Hefte Gebrauch zu machen.

In der russischen Abteilung in der Londoner Industrie-Ausstellung steht unter No. 296 eine Doppelkalesche im rohen Zustande, welche der Wagenbauer Wagner in St. Petersburg als das neueste Produkt seiner Erfindung ausgestellt hat, obgleich die einzelnen Teile des Wagens sowohl, wie die ganze Zusammenstellung genau einer von mir im Monat Mai 1860 für den Grafen Koucheleff nach St. Petersburg gelieferten Doppelkalesche nachgeahmt sind.

Wenn es auch an und für sich schmeichelhaft für mich ist, dass auswärtige Wagenbauer meinen Ideen die Ehre der Nachahmung angedeihen lassen und dadurch konstatieren, dass sie dieselben für gut befinden, so kann es mir in meinem eigenen Interesse sowohl, wie im Interesse der einheimischen Industrie nicht gleichgültig sein, dass auf einer Weltausstellung sich jemand mit gestohlenen Erfindungen breit macht. Bereits haben alle ausländischen Fachjournale sich über die Neuerung an der Wagnerschen Kalesche lobend ausgesprochen, und man ist allgemein erstaunt darüber, wie urplötzlich Russland Neuerungen im Wagenbaufach hervorgebracht hat; demnach



bleibt mir kein anderes Mittel, um die Ehre der verschiedenen Erfindungen meinem Vaterlande zu erhalten, als hiermit öffentlich zu erklären, dass Herr Wagner alle und jede Neuerung, welche in bezug auf Konstruktion und Form an dem von ihm unter No. 296 ausgestellten Wagen angewandt sind, von meinem Wagen entnommen hat. Namentlich nenne ich die Konstruktion des ganzen Verdecks, die Form des Kastens, die Türschlösser, die Sprengwage, die Reibscheibe und den in der vorderen Rundung derselben eingesetzten Reibnagel, den Langbaum von T-Eisen, die mit Holz belegten Achsen, die Verbindung des Langbaumes mit dem Vorder- und Hintergestell und endlich die Räder mit eckigen Felgen als Sachen, welche vor mir von keinem Wagenbauer in der Welt in dieser Weise angewendet und welche jedes Kind in Berlin als von mir erfunden erkennt.



Uebrigens sind an den von mir ausgestellten Wagen alle die obenbenannten Erfindungen ebenfalls angewendet, und die Reporter der ausländischen Journale hätten leicht sich die Ueberzeugung verschaffen können, dass das russische Erzeugnis ein Plagiat ist, wenn sie sich die Mühe hätten nehmen wollen, die Sache gehörig durchzustudieren, und wenn die preussische Ausstellungskommission nicht so pfiffig gewesen wäre, meine Wagen an einen Ort zu stellen, wo kein Mensch sie findet. Allein dies alles entschuldigt nicht die schamlose Handlung des Herrn Wagner. Jeder andere würde, wenn er etwas nachmacht, dasselbe wenigstens durch irgendeine eigene Erfindung verdecken oder verändern; allein dem Herrn Wagner ist es nicht möglich geworden, auch nur eine einzige Schraube seiner eigenen Erfindung anzubringen, sondern er hat einfach den von mir gebauten Wagen des Grafen Koucheleff in allen seinen Teilen nachgebaut und sich dann nicht geschämt, denselben als seine Erfindung auf die Weltausstellung nach



London zu schicken. Wäre die Gesetzgebung nicht längst taub gegen die Klagen der Industrie über die Nachahmung, so würde gewiss durch den vorliegenden Fall zur Genüge bewiesen werden, dass es gerade im Wagenbaufach, wo auf einen Erfinder tausend Nachpfuscher kommen, von der grössten Gerechtigkeit wäre, wenn Eigentum gegen die Plagiatoren geschützt wäre; so lange dies nicht der Fall ist, bleibt kein anderes Mittel, als die Nachpfuscher an den öffentlichen Pranger zu stellen, was in bezug auf vorliegenden Fall, so viel als tunlich, hiermit geschehen sein soll. Genehmigen Sie die Versicherung meiner vollkommenen Hochachtung

Berlin, September 1862.

Jos. Neuss,
Hof-Wagenbauer Sr. Majestät des Königs.«

* * *

Nun, meine Herrschaften, was sagen Sie zu Herrn Neuss? An der Tatze erkennt man den Löwen, nicht wahr? Sacksiedegrob, aber, Donnerwetter noch mal, da steckt Persönlichkeit drin!



Neuss als Sportsman.

Bis vor drei Monaten habe ich von Joseph Neuss nur gewusst, dass er der Begründer der berühmten Wagenfabrik gewesen ist und dass er die H-Stollen erfunden habe. So wenig war ich über diesen bedeutenden Mann orientiert, ich, der ich wiederholt durch literarische Arbeiten gezwungen war, den deutschen Sport bis auf seine Anfangsstadien zurück zu verfolgen. Ich muss nun zu meiner Freude bekennen, dass mir die Abfassung dieses Buches ein ganz besonderes Vergnügen bereitet hat, weil ich dadurch gezwungen war, die Persönlichkeit des alten Neuss aus der Zeitungsliteratur der fünfziger und sechziger Jahre des vorigen Säkulums auszugraben. Mir ging es dabei wie dem Altertumsforscher, der nach Urnen sucht und Scherben findet, der sich aber dann bemüht, die Scherben zusammenzusetzen, bis er die Urne vor sich hat. Und den dann ein Frohgefühl beschleicht, wenn die Form sich immer mehr herausbildet, bis die ganze Figur lückenlos dasteht.

Und jetzt, wo ich meinen Neuss zur Hälfte fertig habe, muss ich schon sagen: »Er war ein ganzer Mann. Hätte er heute gelebt, wäre er bereits in dem Stadium, bis zu welchem ich ihn meinen Lesern jetzt nähergerückt habe, Geheimer Kommerzienrat und Ritter des Kronenordens zweiter Klasse.«

Um so wehmütiger berührt es mich, in einem Berliner Blatte aus dem Jahre 1867 folgende Erklärung finden zu müssen: »Da ein müssiger Spassvogel sich den Scherz gemacht

hat, das Gerücht auszustreuen, ich sei mit einer sehr ehrenvollen Auszeichnung bedacht worden, so tut es mir leid, um Ovationen zu entgehen, anzeigen zu müssen, dass die ganze Geschichte nur auf einen recht schlechten Witz hinausläuft.«

Das ist übrigens auch eine recht charakteristische Scherbe zu meiner Urne!

Nun möchte ich meine verehrten Leser bitten, sich vor Augen halten zu wollen, dass die Erfindung des Telegraphenwagens das Andenken an Neuss in den Armeen der ganzen Welt fortleben lassen muss und dass in seinem eigenen Berufe die Bedeutung dieses Mannes niemand später auch nur annähernd erreicht hat. Wir müssen uns vorstellen, dass die Einführung der Korsofahrten in der Hofjäger-Allee zum ersten Male sportlichen Schick nach Berlin gebracht haben und dass in Handel und Gewerbe Hunderttausende von Talern durch diese moderne Neuerung umgesetzt worden sind. Denn wenn wir in späteren Schilderungen auch lesen, dass drei Viertel der schönsten Wagen auf diesen Korsos aus der Fabrik von Neuss stammten und dadurch den Zweck der Uebung erkennen, wird anderseits nicht zu leugnen sein, dass Sattler und Pferdehändler durch diese Unternehmung sehr achtbare Umsätze erzielten und dass Modewarengeschäfte, Putzmacherinnen, Hutlieferanten, Schirmfabrikanten und Gevatter Schneider und Handschuhmacher ebenfalls reichlich in Nahrung gesetzt worden sind. Sieht doch der Eingeweihte heute noch, welch kolossale Beträge ein einziger Korsotag des Deutschen Sport-Vereins auf der Trabrennbahn Berlin-Westend in Umlauf bringt.

Nicht zu vergessen ist auch das für den Patrioten wichtige Moment, dass durch die Beteiligung an diesen Festlichkeiten die Popularität der allerhöchsten und höchsten Kreise ungemein gesteigert wurde. Der ritterliche greise König Wilhelm I. wurde stets mit grossem Jubel begrüsst, wenn er den Korso durch



Aus der ersten Zeit des Omnibusses.
Alles raucht, nachdem das Rauchverbot beseitigt ist.

seine Anwesenheit beehrte. Das Publikum lernte aber auch die zahlreichen Prinzen und Prinzessinnen des Königlichen Hauses, welche damals existierten, genau kennen und voneinander unterscheiden, als diese ihnen menschlich näher rückten. Und so etwas hatte in jenen Zeiten und hat auch heute noch einen nicht zu unterschätzenden Wert.

Also bei diesen Korsos, welche fast ein Jahrzehnt währten und deren Bedeutung von allen Zeitgenossen anerkannt wird, war Neuss Improvisator und Organisator. Er war stets da mit neuen Anregungen und Verbesserungen. Er hatte einen wirklich weltstädtischen Blick für die Sache. Er liess die vornehme



Demimonde ruhig passieren und mitkutschieren, wie dies im Bois de Boulogne, im Hydepark, im Prater und auf dem Monte Pincio geschah. Und eigentümlicherweise nahm damals unter den Mitfahrenden niemand daran Anstoss. Aber als einige Flegel sich einst erdreisteten, auf dem Korso zu rauchen, wurde ihnen nahegelegt, dass dies durchaus nicht schicklich sei. Wirkliche Weltleute werden begreifen, warum man das eine durchaus tun kann und das andere durchaus lassen muss. Aber da gab es Skribifaxe, die sich darob entrüsteten.

Wie wir schon aus seinem früheren Leben kennen gelernt haben, war Neuss alles andere, nur keine einseitige Natur. Auch auf dem Gebiete, welchem seine ganze Passion gehörte, dem Sport, sehen wir ihn in den vielfachsten Gestaltungen. In den Berichten über die Königlichen Parforcejagden finden wir Herrn Joseph Neuss als einen eifrigen Reiter erwähnt, der selten beim Halali fehlt; in den Listen der Rennstallbesitzer figuriert er stets mit einigen Pferden. Um die Pflege des Reitsports in Berlin zu fördern, das im Jahre 1867 laut polizeilichen Ermittlungen bei 700000 Einwohnern nur 176 Pferde aufzuweisen hatte, welche ausschliesslich dem Zweck des Reitens



dienten, wird ein Berliner Reiterverein begründet, dessen Sekretär Herr Joseph Neuss ist. Beim Arrangement von Fuchs- und Schnitzeljagden, welche damals noch vom Grossen Stern aus nach Wilmersdorf und der Jungfernheide hin geritten werden konnten, finden wir in erster Reihe Herrn Joseph Neuss. Liegt ein bisschen Schnee, dann wird schleunigst von Herrn Joseph Neuss ein Schlittenkorso veranstaltet, kurz, dieser Mann war das tatkräftige und belebende Element in allem, was mit dem Sport zusammenhing.

Dass ein Mann von einer solchen Betriebsamkeit den Wert der Presse im allgemeinen und ihren Wert für die Förderung seiner geschäftlichen Unternehmungen und seiner persönlichen Passion im besonderen richtig zu beurteilen und auszunützen verstand, wird uns nicht wundern. Und so sehen wir Neuss, der auch einigen Fachblättern des Wagenbaus nahe gestanden zu haben scheint, als einen der meistbeteiligten Mitbegründer der Zeitschrift »Der Sporn«, welche Jahrzehnte hindurch das Gebiet des Rennwesens und der vornehmen sportlichen Betätigung in Deutschland beherrschte.

Ohne den Sportredakteuren von heute nahetreten zu wollen, möchte ich mir die ganz ergebene Bemerkung gestatten, dass Fedor André, der langjährige Leiter des »Sporn«, ihnen so etwa um fünfzig Längen überlegen war. Während heute die journalistische Darlegung der Sportereignisse vor Langeweile zu strotzen pflegt und die wirklich bedeutungsvollen und einflussreichen Momente der sportlichen Entwicklung entweder nicht richtig erkannt werden oder den Stempel ihrer Tendenz sofort verraten, verstand es dieser Mann meisterlich, durch eine belebende Schilderung das Interesse an der von ihm vertretenen Sache zu erhöhen und durch das geistige Uebergewicht im Kampfe der widerstreitenden Parteien



den versöhnenden und klärenden Richter zu spielen. Auch fand in seinem Blatte der Humor stets eine wärmende Stätte. Ferner war die Noblesse seiner Gesinnung daraus zu erkennen, dass er, obgleich damals noch kein Paragraph 11 des Pressgesetzes existierte, jeder Entgegnung, und wenn sie ihn persönlich noch so sehr zauste, willig Tür und Tor öffnete. Uebrigens gab es damals schon Leute, wie es heute noch welche von dieser Sorte gibt, die aus ganz nichtigen Gründen, manchmal um der Befriedigung der lieben Eitelkeit willen, sich in sportliche Angelegenheiten hineindrängten, von denen sie absolut nichts verstanden. Wenn es Fedor André gar zu bunt wurde, sprang er mit derartigen Subjekten, namentlich, wenn sie ihn anzufeinden wagten, nicht übel um. Einst verlangte er von dem Redakteur einer Tageszeitung eine Revokation binnen 24 Stunden. Als ihm diese nicht erteilt wurde, legte er den Sachverhalt im »Sporn« dar und schloss mit dem Zitat aus Shakespeare:

Hektor: »Wer bist du, Grieche? Bist du Hektors würdig? Von echtem Blut und Ehre?«

Thersites: »Nein, nein, ich bin ein Schuft, ein schäbiger, schmähsüchtiger Bube, ein recht armseliger Lump.«

Hektor: »Ich glaube dir!«

Ich kann hier nicht die Entwicklungsgeschichte des Rennsports in Deutschland schreiben, möchte aber doch nicht verfehlen, darauf hinzuweisen, was durch die Anregungen im »Sporn« und durch die tatkräftige Mitwirkung von F. André in den Jahren von 1864 bis 1867 an heute noch bestehenden Institutionen durchgesetzt worden ist. Nicht weniger als das Union-Gestüt, die Rennbahn Hoppegarten und der Union-Klub! Für Berlin kommt noch hinzu die Begründung des Tattersalls Wenn man bedenkt, dass zwei Kriegsjahre, 1864 und 1866, die Förderung der sportlichen Bestrebungen ungemein behin-



Ponygespann.

Nach einer Zeichnung von Jos. Neuss sen.



Juckergespann.

Nach einer Zeichnung von Jos. Neuss sen.

derten, wird man diesen Leistungen zehnfache Anerkennung zollen müssen.

Zu den tätigsten Mitarbeitern des »Sporn« vom Erscheinen der ersten Nummer an, zählte Joseph Neuss. Seine Aufsätze über »Hufbeschlag« und die Kontroversen, welche er über diesen Gegenstand mit dem Grafen Einsiedel und andern führte, sind sehr lesenswert. Auch alles, was den Fahrsport Berlins und anderer Städte anbetrifft, stammt aus seiner Feder.

Zu den sonstigen sportlichen Verdiensten des Altmeisters des Wagenbaus ist hinzuzurechnen, dass er der erste Verfechter des Trabrennsports in Deutschland und der Schöpfer des Trabrennsports in Berlin war. Dafür folgen anbei drei Beläge.

Der »Sporn« vom 9. Juni 1864 enthält folgende Mitteilung, die sich noch auf die Rennbahn in Tempelhof bezieht:

»Da in nächster Zeit die Frage wegen des Fahrens auf der hiesigen Rennbahn zur Erörterung kommen wird, so erlaube ich mir das Urteil der sachverständigen Sportsmen über diesen Gegenstand zu provozieren.

Ich gehe von der Meinung aus, dass das Fahren mit einem leichten, breit beschlagenen Wagen einer Bahn eher Nutzen als Schaden bringt, da Grasboden möglichst fest gewalzt sein soll. Wenn ich also mit einem 75 Pfund wiegenden Rennwagen, der 1 1/2 Zoll breite Radeisen hat, auf einer Bahn fahre, so verursacht das Rad gewiss nicht die allergeringste Vertiefung im Boden, während das galoppierende Pferd immer ein verhältnismässig tiefes Loch tritt. Ich schliesse daraus, dass regelrechter Fahrsport einer Bahn weder schadet, noch dieselbe schändet. Dahingegen scheint mir das Herumschinden der armen Gäule mit den 15 Zentner schweren Bauernwagen auf der Berliner Rennbahn weder für die Bahn noch für den Sport vom Vorteil.«

10

Damals fanden nämlich in Tempelhof am Ende eines jeden Renntages Wettfahrten von Bauernwagen und Wettritte von Mitgliedern der Landwehr-Kavallerie statt, welche einen erheiternden Abschluss der ernsteren sportlichen Ereignisse bildeten.

Am 28. April 1865 finden wir folgende Notiz:

»Seit mehreren Tagen erregt Herr Joseph Neuss in den Berliner Strassen Aufsehen durch ein neues, von ihm konstruiertes Renn-Vehikel, die veritable Kreuzspinne. Herr Neuss besitzt von jeher eine besondere Vorliebe für Harttraber und beteiligte sich mit seiner wohlbekannten ‚Lady Franklin‘, mit ‚Bobrik‘, sowie mit andern Trabern siegreich in öffentlichen Konkurrenzen. Auch jetzt ist er wieder im Besitz eines russischen Orloff-Hengstes, der ausgezeichnet zu werden verspricht und einem ‚on dit‘ zufolge in Wien konkurrieren wird, wozu sich Herr Neuss das gefährlich aussehende Gefährt gebaut hat.«

Der dritte Beitrag ist datiert vom 28. September 1878 und stammt aus seiner Heimatstadt Aachen, wohin sich Neuss nach seinem tatenreichen Wirken zurückgezogen hatte, um in beschaulicher Ruhe sein Alter zu verbringen. Er dürfte namentlich die Anhänger des Trabersports interessieren, weil der grösste Teil der darin niedergelegten Vorschläge später zur Ausführung gelangt ist. Andere Leser können ihn ruhig überschlagen:

Zum technischen Betriebe des Traber-Sports.

Motto: »Was man nicht weiss, das eben braucht man,
Und was man weiss, kann man nicht gebrauchen.«
»Faust«.

Nachdem die öffentliche Meinung der Nützlichkeit einer Prüfung der Pferde im Trabe allerorts das Wort geredet hat und für die Leistungen auf der Traber-Bahn der Ausdruck

Trabrennen offiziell adoptiert worden ist, muss der Sache auch die gleiche Aufmerksamkeit zugewendet werden, wie den Galopp-Rennen auf der Flach- und Hindernis-Bahn. Danach wird es nötig sein, dass für die Abhaltung der Trab-Rennen bestimmte Regeln und Normen aufgestellt werden, um an die abgeleisteten Prüfungen auch den richtigen Massstab für die jedesmaligen Leistungen der einzelnen Pferde anlegen zu können. Es wird aber weiter wünschenswert erscheinen, dass soviel wie tunlich die Trab-Rennen in allen Ländern, wo dieser Sport kultiviert wird, nach gleichmässigen Regeln und über gleichmässige Distanzen zur Abhaltung gelangen, damit die richtigen Vergleiche ermöglicht werden, welche das Interesse am Verlauf nur wesentlich erhöhen können. Denn die vergleichenden Deduktionen, die heutzutage zwischen Kilometer, Werst, englischer Meile usw. angestellt werden, stimmen in der Regel um Sekunden nicht, und auf Sekunden kommt ja alles bei einer Traberleistung an.



Zur Anbahnung einer Verständigung zwischen den verschiedenen Wett-Traber-Gesellschaften aller Länder erschiene es nun am zweckmässigsten, wenn Delegierte der Vereine und sonstige Liebhaber des Traber-Sports sich an irgendeinem näher zu bestimmenden Orte zusammenfänden, um ihre Meinungen auszutauschen und ein allgemeines Trab-Renn-Reglement zu entwerfen, auszuarbeiten, zu beraten und anzunehmen. Wie bereits in diesem Blatte angedeutet, habe ich mich dieserhalb mit dem Herrn Grafen Montigny, Chef-Redakteur der ‚France Chevaline', in Verbindung gesetzt und bei demselben das bereitwilligste Entgegenkommen für die Sache gefunden. Es bestehen zwischen uns keinerlei Meinungsverschiedenheiten über das, was zu erstreben ist, und nur wenige abweichende Ansichten über einzelne Punkte des Programms, so dass Hoff-

10*

nung vorhanden ist, für alle Interessenten eine gleich befriedigende Lösung zu finden. Ich habe es dem Grafen Montigny überlassen, nach einer Besprechung mit den ihm in Frankreich nächst stehenden Interessenten, Zeit und Ort für die Delegierten-Versammlung zu vereinbaren und dann eine Einladung an alle Körperschaften und Freunde der Trab-Rennen zu erlassen. Hierbei erlaube ich mir aber, an die Traber-Vereine in Deutsch-



Berliner Droschke zweiter Jüte vor fünfzig Jahren.

land, Oesterreich und Russland die besondere Bitte zu richten, den Grafen Montigny bei diesem, unserm gemeinschaftlichen Vorhaben unterstützen zu wollen, und hoffe, die verschiedenen Sportblätter werden ihr Mitwirken der so in die Wege geleiteten Initiative nicht versagen.

Wahrscheinlich wird von französischer Seite als Ort der Versammlung Paris gegen Ende der Ausstellung vorgeschlagen. Ein bestimmtes Programm für die Arbeiten der Delegationen kann aber erst aufgestellt werden, wenn die Meinung der hervorragend beteiligten Persönlichkeiten gehört ist. Ohne

anderweitigen Vorschlägen vorzugreifen, will ich kurz andeuten, welche Punkte von einer so berufenen Versammlung zu erstreben sein würden:

1. Eine gleichmässige Einheits-Bahnlänge von 1500 Metern, welche ein-, zwei- oder mehreremal zu durchlaufen wäre, mit jedesmaligem Ablauf und Gewinn vor den Tribünen.

2. Der Ablaut nach amerikanischer Art aus dem Gehen, nicht aus dem Stehen.

3. Prüfung der ausdauernden Leistungsfähigkeit des Pferdes (epreuve) nach Zeit und Uhr, wie in Russland.

4. Prüfung mit Bezug auf Dressur, Schnelligkeit und Herz des Pferdes (course) nach amerikanischer Art in Heats, d. h. durch mehrfache Siege Pferd gegen Pferd.

5. Ausgleichung der verschiedenartigen Leistungsfähigkeit vermittelst Zuschlags zu der Einheits-Distanz (Handicap) oder durch Hinausziehung des Hufschlages in den kurzen Wendungen, ähnlich wie früher auf der Berliner Rennbahn bei den Wettfahrten im Galopp, wobei der gleichmässig gemeinschaftliche Ablauf beibehalten bliebe.

6. Offizielle Zeitangabe für jedes Rennen oder Heat.

7. Am Totalisator hat jedes Rennen oder Heat als abgeschlossenes und gewonnenes Rennen zu gelten.

8. Für Rennen mit Endkampf und Strich-Rennen für die Sieger sind nicht mehr wie vier Konkurrenten zu gleicher Zeit zuzulassen.

Schliesslich stelle ich das Ansuchen, die auf diese Angelegenheit Bezug nehmenden Briefe gefälligst an Comte de Montigny, 96 Rue Grenelle, St. Honoré, Paris, oder an mich zu richten.«

So wirkte Joseph Neuss noch für den Sport, nachdem er procul negotiis der Ruhe leben wollte.

Berlin und Monte Carlo.

Drei Männer des vorigen Jahrhunderts haben den Berlinern einen ungemein reichen Unterhaltungsstoff geboten, und zwar Cerf, Engel und Renz. Cerf war Theaterdirektor im Königstädtischen- und später im Viktoria-Theater. Er segelte vergnügt von einer Pleite in die andere, fiel aber immer auf die Beine. Engel kam aus Breslau und pachtete das Krollsche Etablissement, das unter seiner Leitung der beliebteste Aufenthalt der Berliner war. Sein schlagfertiger Witz schaffte fortwährend neue Bonmots. Was der alte Renz war, wird wohl die heutige Generation noch wissen.

Besagte drei Männer waren jüdischer Abstammung, was man dem alten Renz noch an der Nase ansehen konnte. Die beiden andern habe ich von Nase zu Nase nicht gesehen. Alle drei lebten mit dem Dativ und Akkusativ auf ständigem Kriegsfusse, und von allen dreien wurde behauptet, dass sie weder lesen noch schreiben könnten.

Im »Sporn« hatten sie nun einen scharfen Theaterkritiker, der mal Cerf folgendermassen vornahm: »Seit es Praxis geworden ist, Konzessionen zur Leitung von Kunstinstituten Individuen zu verleihen, die von Kunst, Literatur, Musik usw. etwa so viel verstehen, wie ein Dromedar vom Hummersalat, haben wir krudes und blödsinniges Zeug massenweis auf den Brettern, die die Welt bedeuten sollen, erstehen sehen . . . Allein, das war ein Irrtum, denn den Verfassern dieser ‚Nord-



amerikaner‘ war es vorbehalten, alles zu überbieten, was hier bis heut an rüder Frechheit und bejammernswertem Blödsinn auf den sogenannten Privat-Theatern geleistet worden ist . . . Im alten Griechenland, wo der gute Geschmack polizeilich exekutive Gewalt hatte, würde man solche literarische Strolche gelyncht haben.«



Wenn dieser Mann die heutigen Theaterstücke zu rezensieren gezwungen gewesen wäre, würde er sicher bald vor lodernder Entrüstung in die Grube gefahren sein. Viel Spass hat es mir bereitet, aus seinen Urteilen zu entnehmen, dass schon damals die Theaterkritiker brav schimpfen konnten. Ich hatte bis dato immer geglaubt, das wäre eine Errungenschaft der neuesten Zeit.

Der besagte Kritikus rieb sich nun, wo er konnte, am alten Renz, und namentlich warf er ihm bei passender und unpassender Gelegenheit seine vollständige Unkenntnis von Sprache und Schrift vor. Das verdross unsern Joseph Neuss gar sehr. Den erstens war der alte Renz ein guter Kunde von ihm, und zweitens passte ihm die ganze Richtung schon lange nicht. Er setzte sich also hin und schrieb einen geharnischten Artikel, der schon etwas unfreundlich begann:

»Dem geistreichen Verfasser der bekannten Plaudereien im ‚Sporn‘ ist am letzten Sonnabend das Unglück passiert, über etwas schreiben zu müssen, wovon er nichts versteht. Das wäre ja nun weiter nicht schlimm, allein, nachdem der alte Plauderer jahrelang über Sachen gesprochen hat, die sich nur mit der grössten Gewalt in den Rahmen des ‚Sporn‘, der ein Fachblatt ist, hineinpressen lassen, begegnet es ihm, dass das einzige Mal, wo er über etwas spricht, was wirklich zum Sport gezählt werden kann, ihm der Witz ausbleibt, und das ist hart.«

In dieser Tonart geht es eine ganze Weile weiter. Interessant ist folgende Stelle: »Die Berichte der Tagesblätter



erheben sich nicht über das Niveau vulgärer Lobhudeleien, weil man unmöglich verlangen kann, dass die Zeitungsrezensenten auch noch Kenner der Reitkunst sein sollten.« Diese Stelle ist deshalb bemerkenswert, weil auch heute noch die Kritik der Tageszeitungen den Zirkussen gegenüber vollständig versagt. Deshalb haben Busch und Schumann goldene Zeiten.

Der Schlusseffekt dieses Federkampfes war der, dass der geistreiche Kritikus in der nächsten Nummer eine Erwiderung gegen den trefflichen Partisan sans peur et sans reproche vom Stapel liess, in welcher er mitteilte, dass ein reicher Amerikaner eintausend Dollar für ein Dutzend selbstgeschriebener Zeilen von Renz böte. Gleichzeitig machte dieses respektlose Subjekt unziemliche Anspielungen auf eine unvergessliche Rundfahrt am Abend des Einzugstages der Sieger von 1866.

Das war nun eine gar kitzliche Sache! Es war das der grösste Verdruss, den Joseph Neuss je erlebt. hatte. Für den Abend des besagten Einzugstages hatte der Berliner Fahr-Verein eine verblüffende Ovation mit reich ausgeschmückten Wagen, bunten Lampions und allegorischen Anspielungen auf den glänzenden Sieg der Preussen geplant. Der Zug sollte vom Tiergarten aus durch die Hauptstrassen der Stadt ziehen, und es war alles vorzüglich vorbereitet, um das Staunen der Berliner zu erregen.

Der Abend kam.

Joseph Neuss setzt sich mit seiner Truppe durch die Charlottenburger Chaussee in Bewegung, um nach den Siegern des Tages als Sieger des Abends durch das Brandenburger Tor in Berlin einzuziehen.

Da stellt sich ihm vor dem Tore ein Schutzmann entgegen, ein einziger Schutzmann. Und wehrt ihm den Eingang.



Neuss tobt, wettert, flucht. Er holt den Schein hervor, auf welchem die Umfahrt polizeilich gestattet ist. Der Schutzmann wehrt weiter.

Schlusspointe, die ganze Pracht und Herrlichkeit muss »hinten rum« abziehen.

Leider hatte diese Affäre die traurige Folge, dass Joseph Neuss seit diesem Abend eine kleine Aversion gegen alles hatte, was Schutzmann hiess oder mit der Polizei verwandt war. Heute nennt man das Blaukoller. Hoffentlich tut das meinem Helden in der Achtung meiner Leser keinen Abbruch. Es haben vor und nach Neuss eine ganze Masse Menschen in Berlin gelebt, die ebenfalls mit der Polizei unzufrieden waren.

Nachdem ich einen kleinen Schatten auf die verehrte Persönlichkeit fallen liess, um mit der Ehrlichkeit eines anständigen Historiographen meines Amtes zu walten, will ich ihn wieder in das hellste Licht setzen, indem ich einen Bericht aus Nizza veröffentliche, der, obgleich er fast 20 Jahre alt ist, nichts von seiner Frische eingebüsst hat.

Da Nizza und Monte Carlo immer interessieren, hoffe ich damit die Zufriedenheit meiner Leser zu erringen. Für Leute, welche gern spielen, ist der zweite Teil des Artikels beachtenswert. Nun los!

Aus Nizza.

»Den Ausgang des Schlusstages wird Ihnen der Telegraph auch bereits übermittelt haben, und so seien mir jetzt einige allgemeine Bemerkungen gestattet, welche den Eindruck widerspiegeln sollen, den ich als unbefangener und unparteiischer Beobachter von dem Leben und Treiben empfangen habe, welches hier im Anschluss an den Turf herrscht.

Was zunächst das äussere Gepräge desselben anbelangt, so kann von einem fashionablen Charakter des Sattel-

platzes nicht die Rede sein, und der Fremde, welcher sich Nizza als ein Eldorado für alles, was Luxus und haute fashion anbelangt, vorstellt, fühlt sich schon ungemein enttäuscht, wenn er die Pferde nicht durch Leute des Stalles, sondern durch schlecht gekleidete, aus den Zaungästen der Bahn ad hoc angeworbene Bummler herumgeführt sieht. Die Pferde selbst, mit Ausnahme des Lots des Herrn Dervillé, waren zwar hoch in Kondition, aber stumpf und schlecht im Haar. Decken, Sattelzeug und Jockeydress liessen ebenfalls jede Sorgfalt vermissen und machten alles andere, als einen eleganten Eindruck.

Der Schwerpunkt des Meetings zu Nizza liegt jedoch hauptsächlich in dem Zeitvertreib, welcher den Gästen in Verbindung mit demselben geboten ist, und nach dieser Hinsicht hin wird der gewünschte Zweck auch vollkommen erreicht. Die Rennbahn selbst ist reizend gelegen, unmittelbar am Strande, westlich von dem kleinen Fluss Var und nördlich von dem Eisenbahndamm begrenzt. Von den Tribünen aus sieht man die hellen Sonnenstrahlen auf der wundervollen blauen Flut glitzern, und bei etwas bewegter See brachen sich die äusseren Schaumkämme der Wellen neben dem Geläuf des Platzes, so dass es den Anschein erweckte, als werde derselbe überflutet. Die Bahn selbst ist etwa zweitausend Meter lang, die Hindernisse sind mässig, meist Hürden; vor der Tribüne befindet sich eine solche mit ganz seichtem Wassergraben, der etwa vier Meter breit ist. Die nicht grosse Tribüne besteht aus vier Terrassen, die mit Stühlen besetzt sind, der Raum zwischen ihr und dem Rasen ist etwas erhöht und mit Zementplatten belegt, ein Umstand, der auf die Toiletten der Damen höchst vorteilhaft wirkt. Neben der Tribüne befindet sich dann der ziemlich grosse Restaurationsraum mit einer sehr langen, stets umdrängten Bar davor, wo





alles dreifaches Geld kostet; dann kommt der Wageraum mit den Ankleidezimmern, und daneben endlich der Schuppen für den Totalisator, hier pari mutuel genannt. An letzterem fungieren keine Maschinen, sondern es wird für jedes Pferd und jede Einheit ein Block aufeinander geklebter Zettel mit fortlaufenden grossen Nummern angeheftet und von demselben einer nach dem andern abgerissen, ähnlich wie es bei den bekannten Wandkalendern geschieht. Es gibt Abteilungen zu zehn, fünfzig und 100 Francs, und in jeder solchen kann sowohl auf den Gewinner, wie für den Platz gewettet werden. Die Uebersicht ist leicht, die Manipulation geht sehr rasch von statten; Irrtümer sind nicht möglich, und es dürfte sich diese Einrichtung für Provinzial-Rennplätze empfehlen, denen die Beschaffung und Handhabung von Totalisator-Maschinen Schwierigkeiten bereitet. Eine andere Anordnung, welche der Nachahmung wert ist, besteht darin, dass der Richter den Tribünen gegenüber, also auf der inneren Seite der Bahn, steht, und zwar etwa um drei Meter erhöht, so dass er bei zugleich einkommenden Pferden dennoch alle, sowohl die ihm zunächst liegenden, wie die hinteren, vollständig zu beobachten vermag. Diese Massregel erleichtert die richtige Placierung der Pferde ungemein. Das Ziel befindet sich nicht um die Mitte der Tribüne herum, sondern am Ende derselben. Buchmacher waren nur wenige zu erblicken, da dieselben ihre Haut hier ebenso zu Markte tragen, wie es der Fall wäre, wenn sie ihr Geschäft in Deutschland betreiben würden. Jeden Tag wurden einige derselben arretiert, denn ihre Tätigkeit ist eine verpönte. Im übrigen aber legten sie Odds bis zu dreissig zu eins, was — anderswo wohl selten geschieht.

Tribünen und Sattelplatz waren am ersten Tage gut, an den andern Tagen nur mässig besucht, nach meiner

Schätzung numerisch ungefähr von einem Viertel des Publikums, das an Wochentagen den Meetings des Vereins für Hindernisrennen zu Westend beiwohnt. Hingegen hielten im Innern der Bahn dreihundert mit Personen besetzte Equipagen, und zwar an dem Geläuf entlang. Die Ordnung wurde dort durch Soldaten gewahrt, welche ihre sechzig Zentimeter langen Seitengewehre als Bayonett aufgepflanzt hatten, gerade als ob es zur Attacke gegen den Feind ginge, was einen sehr komischen Eindruck machte.

Um über die Toiletten der Damen zu berichten, müsste man die zu solchen Aufgaben speziell zugeschnittene Feder von L. P. aus der ‚Vossischen Zeitung' besitzen. Oberflächlich besehen, scheinen die Damenkleider in Schnitt und Drapierung viel einfacher, dagegen an Wert der Stoffe viel kostbarer geworden zu sein. Die grossen Auspauschungen sind völlig verschwunden, ebenso die Schleppen. Die Hüte werden entweder sehr klein als Toques getragen oder enorm gross und rund, mit möglichst hohem Aufsatz von Federn und Bändern. Der ziemlich dichte Schleier umschliesst dann das ganze Gesicht, sowie den Hinterteil des Kopfes und wird fest um den Hals zusammengezogen, ganz ähnlich, nur etwas luftiger, wie die Kopfbedeckung eines alten Ritters mit geschlossenem Visier. (Gerade wie jetzt die Automobilschleier! D. V.)

Fahrsportlich interessant war die An- und Rückfahrt zur Rennbahn. Den Wert von auf Trab-Schnelligkeit gezogenen Pferden konnte man hier sehr gut beobachten, denn es fand auf der beiläufig fünf Kilometer langen, zwar sehr guten, aber staubigen Fahrstrasse ein heissbestrittenes Wettfahren statt, an dem sich auch ein Dutzend Damen beteiligte, von denen einzelne sehr gut mit der Leine und Peitsche umzugehen wussten. Mehr als ein Drittel der Wagen, Mietsfuhrwerke mit einbegriffen, waren mit Pferden bespannt, die insgesamt rascher sind als

die besten Jucker im Tiergarten. Geschont wird das Pferdefleisch hierzulande nicht. Die Fahrt von Nizza nach Monte Carlo über die sogenannte Corniche, welche täglich wohl fünfzig Mietsfuhrwerke machen, geht fünfundzwanzig Kilometer sehr steil bergan und dann ebensoviel bergab; eine horizontale Strecke gibt es überhaupt nicht. Der Zweispänner braucht für diese fünfzig Kilometer mit vier bis fünf Personen etwa dreieinhalb Stunden, und das ist eine sehr schöne Leistung. Die Coach, welche zwichen Monte Carlo und Nizza fährt, benutzt die untere Strasse an der See entlang, die aber lange nicht so romantisch ist, wie die erstbeschriebene, die auf hohem Gebirge an der Schneegrenze entlang führt.



Damit wären wir nun in Monte Carlo angelangt, dem wirklich schönsten Fleck Erde der zivilisierten Welt, aber auch dem verhängnisvollsten für jeden, der sich nicht selbst zu beherrschen weiss. Wer nach einem Spaziergange durch die Anlagen, bei dem wundervollen Himmel, im Angesicht der hellblauen See einerseits und der bis an die Wolken reichenden Gebirge anderseits, in die vergoldeten Säle des Kasinos eintritt und dort das Gold herumfliegen sieht, als habe dasselbe keinen Wert, den überkommt allzuleicht ein Gefühl des Leichtsinns und das Verlangen, sich mit hinein zu stürzen in den allgemeinen Strudel und die Hand auszustrecken nach den Haufen Goldes, die in jeder Minute ihren Besitzer wechseln. Aber der Katzenjammer folgt bald nach. Wer da glaubt, der Bank etwas abnehmen zu könnnen, der ist naiv. Man hört zwar täglich von einzelnen grossen Gewinn-Coups, aber von den vielen Verlusten wird nicht gern erzählt. Zudem gewinnt der Spieler immer nur das Geld seiner Mitspieler, denn die Bank ist bloss die Vermittlerin und nimmt ruhig und sicher ihre drittehalb Prozent beim Roulette und ein Pro-

zent beim Trente et Quarante als Kartengeld. In der Stunde läuft die Kugel zwanzigmal; die Bank hat also in zwei Stunden vom Spieler vierzigmal drittehalb Prozent, also hundert Prozent, genommen, oder mit andern Worten, wer vierzigmal tausend Francs gesetzt und, Chance gegen Chance gerechnet, eben so oft gewonnen wie verloren hat, ist seine tausend Francs doch los, denn das Zero spielt immer mit und kommt stets zur richtigen Zeit für die Bank, wenn auch in der einen Stunde öfter, in der andern seltener. Ob nun ein Spieler vierzigmal tausend Francs setzt, oder vierzig Spieler jeder nur einmal tausend Francs, das bleibt sich für die Bank gleich. Ihre Prozente sind ihr immer gesichert und bringen im Jahre zwanzig Millionen, welche von der Gesamtheit der Spieler dort gelassen werden. Wer also glaubt, die Bank kränken zu können, ist, wie gesagt, sehr töricht, und die vielen armen Wesen, welche wie gerupfte Vögel traurig den Spielsaal verlassen, sind eine Illustration zu dem Leichtsinn des Menschengeschlechts. Lässt aber Monte Carlo dem besuchenden Fremden noch einige Banknoten in der Tasche, so klappert dann die Drehmaschine im Kasino zu Nizza (Petits Chevaux genannt) von neuem und nimmt statt drittehalb Prozent, wie die Bank in Monte Carlo, einen Satz von deren acht, also ungefähr den zwölften Teil der zirkulierenden Summen. Dies ist nun gar unverschämt, denn es ist dabei ganz sicher, dass der Drehmaschinenbesitzer alle acht Coups, d. h. in jeder vierten Minute das ganze gesetzte Geld, einstreicht. Nun, da gibt es doch noch Leute und darunter sehr viele Damen, die stundenlang ihren Tribut zollen. Von dem Nutzen, der Hunderttausende beträgt, wird dann die schlechte Musik bezahlt, die mit sehr grossen Pausen den Fremden durch einen Polka für den Verlust trösten soll.

Ja, wirklich, die Riviera ist schön, aber gefährlich. Alle Pick Pockets der Welt haben sich hier Rendezvous gegeben. Wem das Geld nicht mit Gewalt aus der Tasche gestohlen wird, dem nehmen es die Banken und Petits Chevaux ab, und in das, was dann noch bleibt, teilen sich Wirte und Mietkutscher.«

So schrieb Joseph Neuss im Alter von 70 Jahren. Möge er, der Wagenbauer war und Zeitungsschreiber nebenbei, allen Wagenbauern und Sportredakteuren von heute als Vorbild dienen!

Ein Jahr darauf, am 14. Dezember 1889, starb er, und der »Sporn« widmete ihm an erster Stelle folgenden Nachruf:

†

Herr Joseph Neuss

ist am Mittwoch nach längerem Leiden zu Aachen im Kreise seiner Familie sanft entschlafen. Der Verstorbene, der ein Alter von 71 Jahren erreicht hat, trat bereits vor länger als einem Vierteljahrhundert infolge seiner intimen Verbindung mit dem Rittmeister F. André, dem Gründer dieses Blattes, dem Turf nahe und gehörte eine geraume Zeit hindurch zu den aktiven Rennstallbesitzern Deutschlands. Auch nachdem seine Farben schon längst von der Bahn verschwunden waren, brachte er unserer Vollblutzucht und unserm Rennwesen stets das lebhafteste Interesse entgegen. Die Verdienste, die der Verewigte sich um den Fahrsport Berlins durch die Errichtung der grossen Wagenfabrik erworben, sind bekannt, und er war es, der der betreffenden Industrie neues Leben eingehaucht und den Bau praktischer und eleganter Geschirre bei uns eigentlich erst eingeführt hat. Dem »Sporn« stand Herr Neuss nicht nur als Mitglied des Aufsichtsrats, sondern auch als Freund, Berater und gelegentlicher Mitarbeiter besonders nahe. Unsere Leser dürften sich an die Aufsätze von

»Hertfeld«, der uns noch das letzte Meeting zu Nizza beschrieb, recht wohl erinnern. Wir werden das Andenken an ihn stets hoch in Ehren halten, und wenn wir den trauernden Hinterlassenen an dieser Stelle unser aufrichtigstes Beileid ausdrücken, geben wir wohl einem Gefühle Worte, das gar viele aus den sportlichen Kreisen beseelt.

* * *

Der Mann, welcher diesen Nekrolog schrieb, hat ein grosses, sportliches Verdienst von Joseph Neuss zu erwähnen vergessen. Dieses Verdienst steht heute bei weitem strahlender da, als es während der Lebenszeit unseres Freundes eingeschätzt worden ist. Es war dies nämlich seine Passion für den Wassersport. Nach seinem Besuche in Amerika im Jahre 1867 baute Neuss, wie sein Sohn berichtet, Boote nach amerikanischem System, mit denen er Seefahrten in die Ostsee unternahm. Er schuf damals einen Typ Berliner Schwert- und Kajütboote, der sich noch lange auf unsern Gewässern erhalten hat. Prinz Karl von Preussen interessierte sich sehr für diese wassersportlichen Bestrebungen.

Und damit sei mein Lebensbild von Joseph Neuss beendet. Ich habe ihn gezeigt als genialen Erfinder, grosszügigen Kaufmann, unermüdlichen Organisator, schneidigen Schriftsteller und echten, wahren Sportsman zu Wasser und zu Lande.

Das genügt, um sein Andenken nicht zu vergessen!



Heimkehr in das Schloss.

Nach einem Gemälde von Bonnemaison.



Die Nachfolger.

Als sich Joseph Neuss nach dem Deutsch-französischen Kriege mit dem Gedanken trug, in seine Vaterstadt Aachen zurückzukehren, wandelte er seine Fabrik in eine Gesellschaft um, deren Leitung seinem Sohne übertragen wurde. Dieser hiess bis zum Tode seines Vaters Joseph Neuss junior, obgleich er zu diesem Zeitpunkte selbst fast ein Senior war.



Neuss junior war schon in frühem Lebensalter in die väterliche Fabrik eingetreten und hatte alle Phasen der Entwicklung des blühenden Instituts mitgemacht. Grössere Reisen hatten seine Kenntnisse und seinen geschäftlichen Gesichtskreis noch bedeutend erweitert, und u. a. war er sogar bis nach Amerika vorgedrungen, wo es ihm ebenfalls gelang, einige lukrative Verbindungen für die Firma des Vaters anzuknüpfen. Der Aufschwung der dortigen Verhältnisse hatte ihm derartig imponiert, dass er seinen Vater nach seiner Rückkehr veranlasste, ebenfalls das Land der Yankees aufzusuchen. Und es spricht für die Energie des alten Neuss, dass er tatsächlich im Jahre 1867 diese Reise antrat. Denn man darf nicht vergessen, dass damals die Fahrt über den Heringsteich nicht im entferntesten mit der Schnelligkeit und den Annehmlichkeiten des Komforts verknüpft war, welche uns heute Hapag und Norddeutscher Lloyd bieten.

Zu den interessantesten Lebenserinnerungen von Neuss junior zählen die Vorbereitungen zu der Krönungsfeier König Wilhelms I. Damals sollte u. a. der General de la Rocca das neu geschaffene Königreich Italien am preussischen Hofe vertreten. Der General hatte in dem Glauben, dass den ausserordentlichen Gesandten Hofequipagen zur Verfügung gestellt würden, verabsäumt, eigene Gespanne aus der Heimat mitzubringen. Als er nun sah, mit welchem Pompe die Vertreter anderer Mächte zu repräsentieren gedachten, musste dieses Versehen sofort repariert werden. Die Firma Jos. Neuss sprang rettend ein. Zwei gewöhnliche viersitzige Mietswagen wurden in der Zeit von sechs Tagen hoffähig gemacht. Sie wurden umgebaut, neu lackiert und reich mit Plattierung, Kronen und Wappen versehen. Nachdem noch ein stolzer Bockaufbau von blauem Plüsch und Silberverbrämung hergerichtet war, wurden noch anständige Karossiers und reich verzierte Geschirre beschafft, und wie aus dem Ei gepellt, konnte sich der neue Gesandte bei der feierlichen Auffahrt in Königsberg zeigen.

Vor der Abfahrt nach der Krönungsstadt ereignete sich übrigens auf dem Potsdamer Bahnhof, von dem man damals auch nach Königsberg fuhr, ein eigenartiger Zwischenfall. Für jede der fremden Mächte war vom Hofmarschallamt eine Anzahl von Coupés reserviert, und kleine Tafeln, auf welchen der Name des betreffenden Staates mit Kreide aufgeschrieben war, sollten die Uebersicht erleichtern. Durch ein Versehen hatte man anstatt des neu geschaffenen Italien das frühere »Sardinien« aufnotiert. Als de la Rocca und seine Begleiter auf dem Perron erschienen und dort kein Italien vorfanden, zogen sie sich brüskiert und indigniert in den Wartesaal zurück. Der junge Neuss, der die italienische Gesandtschaft quasi als Dolmetscher begleitete, wusste,



bevor grössere politische Verwicklungen entstanden, die peinliche Angelegenheit zu ordnen. Er machte den Grafen Kanitz, welcher den Dienst auf dem Bahnhof zu versehen hatte, auf das, was versehen war, aufmerksam, und sofort wurde Sardinien aus der Weltgeschichte weggewischt und in neugeborenen Buchstaben das neugeborene Italien hingemalt.

Nicht uninteressant ist ein Vergleich der Nationen in ihren Galagespannen, welchen ich in einem Fachblatt des Wagenbaus fand, und der seinem Stil und seiner Gestaltung nach sicher aus der Feder des alten Neuss stammt. Es heisst darin:

»In erster Linie stehen allerdings die Equipagen des französischen Botschafters, obgleich dieselben lange nicht in dem Masse auffallend schön oder reich waren, wie es nach all den voraus ausgestreuten Gerüchten hätte erwartet werden sollen. Die Franzosen wissen das Sprichwort ‚Klappern gehört zum Handwerk' recht gründlich zu benutzen, und da die ganze Missions-Geschichte nach Berlin einer grossartigen Klapperei so ähnlich sah, wie ein Ei dem andern, so ist es nicht zu verwundern, dass von den Galawagen des Herzogs von Magenta vor und nach den Feierlichkeiten durch die französischen Zeitungen Wunderdinge erzählt wurden, die an Tausend und eine Nacht erinnerten. Allerdings schrie der erstaunte Janhagel Hurra, als der Herzog in den mit sechs prächtig angeschirrten Pferden im Trabe ankam. War es vielleicht aus Erstaunen darüber, dass gegen alle Schicklichkeit und gegen allen bis jetzt dagewesenen Gebrauch die Lakaien, welche die Pferde führten, in voller Livree einen festen Trab laufen mussten? Man wäre in Versuchung gekommen, dies anzunehmen, wenn man nicht sofort an der Spitze einer jeden Gruppe, die Hurra schrie, einen der vielen mitgebrachten französischen Arbeiter oder Diener bemerkt hätte, die ausser



11*

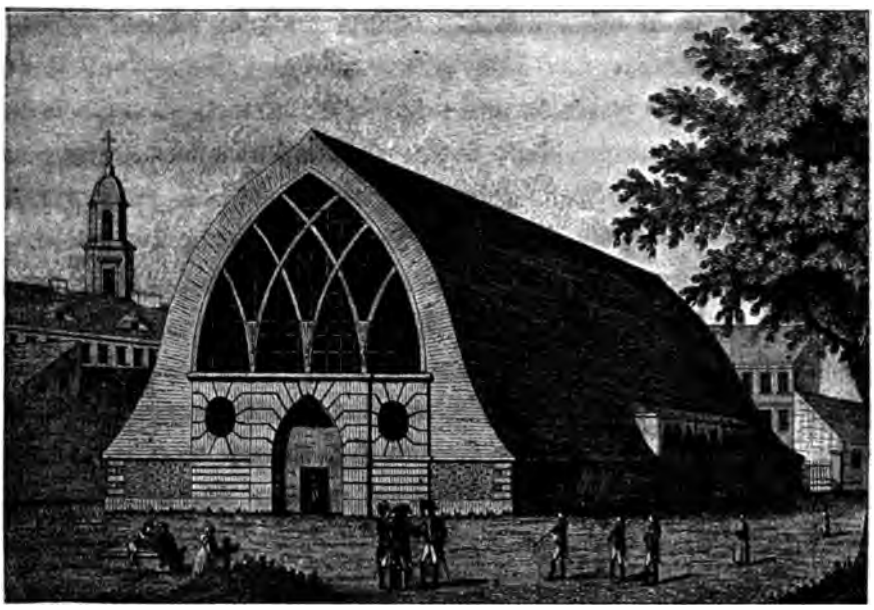
ihren sonstigen nützlichen Beschäftigungen sich auch auf das Handwerk der Claque zu verstehen schienen.

Wenn auch mit viel weniger Prätension auftretend, so hatten die Equipagen des englischen Botschafters doch für jeden Kenner einen viel höheren Wert; denn eine schönere Arbeit und eine bessere Ausführung der einzelnen Teile, wie die an den Wagen von Lord Clarendon, lässt sich nicht denken. Es waren ganz gleich gebaute kleine Berlinen auf Druck- und C-Federn, eigentlich nur sogenannte »Vis-à-vis«, in denen immer nur zwei Personen, einander gegenübersitzend, Platz haben. Die Kasten hingen ziemlich hoch und trugen ebenfalls vier Laternen, hatten aber weniger Platierung als die französischen Wagen und waren überhaupt in einem solideren Stil gehalten. Die Platierungsleisten z. B. waren so gerade und tadellos, als ob dieselben mit einer Ziehfeder an der Reissschiene langgezogen wären, und die Ecken derselben waren so zusammengefügt, dass eine Fuge gar nicht zu sehen und alles aus einem Stück zu sein schien. Nimmt man den schönen Lack, die wunderschöne Form der Federn, so hat man ein wirklich vollendetes Bild eines nobeln Wagens. Zur Vervollständigung des Ganzen gehören dann noch die echt englisch angespannten starken Pferde und auf jedem Wagen gepuderte Kutscher, welche drei Stunden wie eine Bildsäule regungslos auf ihrem Bock sitzen, während die französische Dienerschaft möglichst laut ihr Wesen treibt. Man findet also den National-Charakter beider Nationen in ihren Equipagen deutlich ausgeprägt: hier alles solid, steif und aristokratisch, dort alles leicht fürs Auge, Wind und Leichtsinn.«



Eine scharfe Kritik musste auch ein Herr von Adel über sich ergehen lassen. In der Schilderung der Wagen heisst es nämlich weiter: »Ausser einem grossen zweisitzigen Gala-Wagen des Fürsten Pless, grün mit Gold, und einem recht

niedlichen kleineren Gala-Coupé von Graf Schaffgotsch, schwarz und rot, machte sich noch der viersitzige, halb reiche Wagen Ihrer Königlichen Hoheit der Frau Landgräfin von Hessen-Philippsthal-Barchfeld wegen seiner geschmackvollen Form bemerkbar. Dagegen hatte der Fürst Putbus es für gut befunden, seinen schönen, neulich bespro-



Das frühere Exerzierhaus der Berliner Garnison
oder: Der vorausgeahnte Sezessionsstil.

chenen Wagen durch eine, in der Mitte auf das Verdeck gesetzte, scheussliche, enorm grosse Krone gänzlich zu verunstalten, und bildete diese Krone gleichsam den Uebergang zum Lächerlichen, denn gleich hinterher fuhr ein adliger Herr von E . . ., welcher eine alte, unter aller Kritik hässliche, sogenannte Coupé-Chaise (zweisitziges Cabriolet mylord mit Vorderdeck), ohnehin das hässlichste aller Fuhrwerke, reich mit Silber hatte absetzen lassen und davor vier alte Schimmel

angespannt hatte, welche mit der langen Leine von einem bärtigen Kutscher zum Gelächter der Schusterjungen mühsam durchgelenkt wurden, während der Diener, der Grossartigkeit halber, hintenauf stand, nicht aber etwa auf einem dazu angebrachten Lakai-Trittbrett, nein, ganz einfach auf dem Dienersitze. Dass die Polizeiposten diese Equipage in den Schlosshof hineingelassen haben, zeugt von vieler Gutmütigkeit. Was mögen sich wohl die Ausländer dabei gedacht haben? Hätte doch der Besitzer des Fuhrwerks dasselbe lieber auf dem heimatlichen Mist gelassen und wäre in einer noch so schlechten Droschke vorgefahren, dann hätten die ausländischen Zeitungen wenigstens keinen Stoff gefunden, sich, wie sie jetzt getan haben, über die Gala-Fuhrwerke Preussens lustig zu machen. Eigentlich aber sollte das Hofmarschallamt darauf halten, dass bei Gala-Gelegenheiten keine Equipagen in den Schlosshof hinein fahren, die nicht galamässig herausgeputzt sind. Ebensogut wie für alle Gala-Festlichkeiten das Kostüm vorgeschrieben wird, in welchem man zu erscheinen hat, müsste es eine Grenze geben, worüber hinaus das Negligé in den Equipagen nicht mehr zulässig wäre.«

Damit hat Neuss senior gar nicht Unrecht.

Doch zurück zu Neuss junior!



Auch er wirkte im Dienste der berühmten Firma einige Jahrzehnte und nahm Gelegenheit, die vielfachen Erfahrungen, welche er auf seinen ausgedehnten Reisen gesammelt hatte, zum Blühen, Wachsen und Gedeihen der Firma Jos. Neuss zu verwerten. Auch die Gunst und das Vertrauen des Hofes blieben dem Hause Neuss, als es unter seiner Leitung stand, unverändert bewahrt, und wenn Spezialaufträge zu vergeben waren, welche ganz besondere Karosserie-Bequemlichkeiten für leidende oder schwerkranke höchste Persönlichkeiten erforderlich machten, wandte man sich nur an Neuss. So wurde von

ihm der Wagen gebaut, welchen Kaiser Wilhelm I. während seines Aufenthaltes in Gastein zu benutzen pflegte, ferner der Wagen, welcher für die schwere Leidenszeit Kaiser Friedrichs verwendet worden ist.

Während der letzten Jahre seiner geschäftlichen Tätigkeit hatte Joseph Neuss junior in der Ausübung seiner verantwortungsreichen Position unter Krankheitsbeschwerden arg zu leiden. Dazu kam noch, dass seine Passion nicht beim Pferdesport, sondern beim Wassersport war. Und hier hat er das grosse Verdienst, in einer Zeit, in welcher die Berliner noch sehr wasserscheu waren, für die Förderung und Belebung des herrlichen Sports ungemein gewirkt zu haben. Bereits im Jahre 1864 finde ich folgende Notiz:



Moderner Phaëton.
Aus der Wagenfabrik von Jos. Neuss, Inhaber Karl Trutz.

»Herr Joseph Neuss jun. erwartet eine Jacht aus New York, mit welcher er alle auf dem Kontinent gebauten Fahrzeuge zu einem Wettsegeln herausfordern will. Wir freuen uns über die Neigung des jungen Sportsmans, den Wassersport ein wenig in Schwung zu bringen, der bisher darniedergelegen hat, so wenig er es bei seiner hohen Nützlichkeit verdient.«

Nebenbei bemerkt, war Neuss junior der erste Mann, der auf Deutschlands Gewässern ein Hausboot, wie sie in England zu Tausenden existieren, fahren liess. Früher konnte man auf dem Wannsee oft die »Arche Noah«, wie sie der Volksmund nannte, ankern sehen. Jetzt sucht Herr Neuss aus Gesundheitsrücksichten mehr die stillen Seen Mecklenburgs auf, wo

er auch im Sommer auf seinem Besitztum bei Fürstenberg Aufenthalt nimmt.

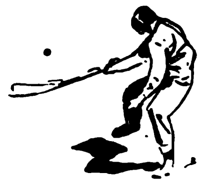
* * *

Der dritte Inhaber der Wagenfabrik Jos. Neuss ist Karl Trutz. Seine erste Ausbildung genoss Trutz in Coburg, in dem Etablissement seines Vaters, des Kommerzienrats Trutz, welches das grösste in Mitteldeutschland ist. Weiter vervollkommnete er sich in Paris bei Lagard & Dupont, in London bei Hooper und in Amerika in dem berühmten Hause Brewster, New York. Ausserdem war er bei den Firmen Studebaker und Kimball, Chicago, tätig.

Wie ich bereits in der, dem Inhalt dieses Buches vorangehenden Widmung bemerkt habe, ist mir der Auftrag zur Abfassung meines Werkes von Herrn Karl Trutz erteilt worden. Dieser Umstand hindert mich leider, seiner Tätigkeit eine gebührende Anerkennung zu zollen; denn bei der Bosheit der heutigen Welt wäre ich vielleicht Missdeutungen ausgesetzt, welche die vollständige Objektivität meiner Gesinnung in Zweifel ziehen könnten. Ich muss daher die Beurteilung aller Vorzüge meines Auftraggebers demjenigen Manne überlassen, welcher einst die hundertjährige Geschichte der Firma Jos. Neuss schreiben wird. Der kann dann des längeren und breiteren auseinandersetzen, welchen Aufschwung die Firma Jos. Neuss unter Karl Trutz gewonnen hat, und wie sich dieser um die Einführung vollständig neuer Wagentypen in Berlin verdient gemacht hat.



Einen Vorfall aus der geschäftlichen Tätigkeit von Karl Trutz kann jedoch den gegenwärtigen Chronisten des Hauses Jos. Neuss niemand hindern, hier zu erwähnen. Als vor einem Jahre Wochen hindurch der Streik im Berliner Wagenbau währte, wurde in einer einzigen Fabrik weitergearbeitet, und zwar bei Neuss. Bei Beginn des Streiks hatte Trutz



seine Leute zusammengerufen und namentlich den alten Arbeitern, die seit Jahrzehnten im Hause beschäftigt sind, ans Herz gelegt, sich nicht durch agitatorische Wühlereien beeinflussen zu lassen. Seine Ansprache hatte den gewünschten Erfolg. Und damit den Arbeitern von heute der Beweis geliefert wird, dass auch in den Grossbetrieben der Neuzeit ein patriarchalischer Geist walten kann, halte ich mich für verpflichtet, treue Anhänglichkeit zu belohnen und hier die Namen der Männer anzugeben, welche im Dienste der Firma Jos. Neuss alt und grau geworden sind.

Ueber 30 Jahre sind im Dienste:

Eduard Janicke, Stellmacher, seit 25. Juli 1864;
Reinhold Schwinzer, Sattlermeister, seit 15. April 1867;
August Richter, Schirrmeister, seit 5. August 1872;
Friedrich Scherf, Schlosser, seit 5. August 1872;
Ernst Krause, Werkmeister, seit 27. Januar 1875;
Paul Schulze, Lackierer, seit 20. März 1876;
Karl Bading, Garnierer, seit 30. Mai 1876.

Ueber 25 Jahre sind im Dienste:

Friedrich Rahausen, Portier, seit 1. Juli 1878;
Karl Klingsporn, Schirrmeister, seit 27. Februar 1879;
Paul Hecker, Garnierer, seit 11. März 1879;
Julius Grän, Stellmacher, seit 24. März 1879;
Hermann Zigan, Schlosser, seit 25. März 1879;
Georg Hölzel, Stellmacher, seit 15. April 1879;
Josef Gozdziewicz, Garnierer, seit 22. April 1879;
Karl Harnisch, Lackierer, seit 15. April 1880;
Hermann Rönsch, Reisevertreter, seit 28. August 1880;
Karl Ahrens, Schirrmeister, seit 4. März 1882;
Friedrich Schulze, Schirrmeister, seit 7. August 1882;
Franz Otto, Maschinenarbeiter, seit 25. September 1882.

Alle diese Männer gelten an dem Jubiläumstage der Firma Jos. Neuss ebenfalls als Jubilare. Und ihnen, die das berühmte Haus blühen, wachsen und gedeihen sahen, muss es heute eine ganz besondere Genugtuung bereiten, den Ehrentag der Firma mitfeiern zu können. Mögen sie der Arbeiterschaft von heute, für welche das Wort Pietät leider jede Bedeutung verloren hat, als leuchtende Vorbilder dienen!

Im übrigen möchte ich dieses Kapitel nicht beschliessen, ohne Herrn Trutz für viele sportliche Anregungen, welche er mir während unseres langjährigen freundschaftlichen Verkehrs gegeben hat, zu danken. Auch halte ich es für eine besondere Auszeichnung meiner Person, dass er mir in allem, was Inhalt und Ausstattung dieses Buches anbetraf, unbeschränkten Willen gelassen hat.



Omnibus und Pferdebahn.

Ueber die Entwicklung der Berliner Verkehrsverhältnisse ist noch verschiedenes nachzutragen.

Die von Neuss veranstalteten Auktionen gebrauchter Herrschaftswagen trugen den guten Geschmack in zweite und dritte Kreise und veranlassten eine Aufbesserung der Verhältnisse und Verschönerung des Strassenbildes. Der Wunsch einer Teilnahme an dem nobeln Korso bewirkte anderseits einen grossen Aufschwung des sogenannten Luxus-Fuhrgeschäftes. Denn wer den Feinen markieren wollte und kein eigenes Gespann besass, konnte sich schnell ein solches mieten. Und so heisst es denn in einer Zeitung:

»Einen ungeheuren Fortschritt haben die Mietwagen in Berlin gemacht. Wenn man sich die früheren schwerfälligen Kasten denkt, worin der Berliner Bürger an Sonn- und Festtagen die Familie nebst Köchin und Kindermädchen spazieren fuhr, und jetzt die vielen leichten, herrschaftlich bespannten Fuhrwerke sieht, welche ein Fuhrgeschäft Unter den Linden zur Disposition der feinen und halben Welt stellt, und welche auf den Korsofahrten mit den feinsten herrschaftlichen Equipagen konkurrieren, dann begreift man, warum so viele Herrschaften ihre Equipagen abschaffen (hört, hört!) und lieber bei Beeskow fahren.«

Auch die Droschkenverhältnisse hatten sich dank der Einwirkung des Berliner Fahrvereins erheblich gebessert. Uner-



müdlich erfolgten die Angriffe in der Presse, bis sich die Situation zum Besseren gewendet hatte.

Im Jahre 1859, als der Berliner Fahrverein begründet wurde, zählte Berlin 1010 Tagdroschken und ganze 47 Nachtdroschken, worüber wir heute höchst mitleidig lächeln müssen. Ferner waren da 200 Torwagen und 30 Omnibusse. Die Behörden unterstützten damals ein Projekt, welches darauf hinauslief, durch Begründung einer Aktiengesellschaft für öffentliches Fuhrwesen und durch die hierdurch erzielte einheitliche Leitung den als berechtigt anerkannten Klagen des Publikums abzuhelfen.

Der ehemalige französische Staatsrat Carteret, der sich bereits durch die Organisation der »London General Omnibus Company« verdient gemacht haben sollte, hatte sich zur Begründung einer ähnlichen grossen Berliner Gesellschaft bereit erklärt und die Aufstellung von 1000 Droschken, 100 Omnibussen und ferner die Etablierung einer amerikanischen Pferdebahn nach Charlottenburg beabsichtigt. Er wollte das Geld durch eine Aktiengesellschaft mit drei Millionen Talern Grundkapital beschaffen, behielt sich selber die Stellung eines Generaldirektors vor und versprach, durch die Einrichtung von Omnibus-Korrespondenzlinien, von Pensions- und Unterstützungskassen für die beim Fuhrbetrieb angestellten Leute und durch Errichtung von zwölf Depots in allen Teilen der Stadt, in welchen jedesmal 100 Droschken stehen sollten, ein für Berlin musterhaftes Generalfuhrwerksinstitut zu schaffen.

Dieser Mann hatte zwar sehr gute Ideen, aber leider keine Mittel, seine Pläne zu verwirklichen. Durch seine überzeugenden Vorschläge hatte er jedoch das Polizeipräsidium für sich gewonnen, während gegen ihn der Magistrat und später noch das Handelsministerium agitierten.

Als Carteret sah, dass sein Plan auf Widerstand stiess, stellte er einen noch glänzender ausschauenden Prospekt auf,



Sechseromnibus.

nach welchem er ausser den vorher erwähnten Fuhrwerken noch 100 Droschken erster Klasse und in Summa 31 Omnibuslinien etablieren wollte.

Nun erhielt er tatsächlich die Konzession, diese wurde aber am 1. Dezember 1859 zurückgezogen, weil Carteret bis zu dem ihm gestellten Termin nicht die nötigen Geldmittel hatte nachweisen können.

In den folgenden Jahren hat ein Polizeioberst, Namens Patzke, sehr viel für die Verbesserung des Fuhrwesens in Berlin getan. Er zog bei den Droschkenkutschern straff die Zügel an, damit diese ihrerseits ihre Gäule besser herannähmen. Wie einer seiner Untergebenen in einer Sitzung des Berliner Fahrvereins berichtete, wurden in vier Monaten des Jahres 1863 nicht weniger als 17000 Taler an Ordnungsstrafen exekutiert und über 500 Droschkiers usw. ihrer Fahrscheine für verlustig erklärt.

Inzwischen hatte sich der Omnibus in Berlin immer mehr verbreitet, und allmählich bildete sich die Absicht heraus, wenigstens diese Art von Gefährten unter einen Hut zu bringen. Im Jahre 1865 konstituierte sich deshalb die Omnibus-Kommanditgesellschaft G. Busch und S. Rosenberg. Die einzelnen Omnibusbesitzer verkauften dieser Gesell-



Elektrischer Strassenbahnwagen.

schaft ihre Pferde, Wagen und Konzessionen zu verhältnismässig sehr hohen Preisen. Durch die einheitliche Leitung sämtlicher Berliner Omnibusse wurde nun eine wesentliche Besserung dieses Fuhrwesens erzielt.

Bald erwuchs dem Omnibus eine Konkurrenz, und zwar in Gestalt der Pferdebahn. Die erste Konzession für ein der-



Hansom.
Ein Gefährt, welches sich in Berlin nicht einbürgern konnte.

artiges Unternehmen erhielt ein dänischer Ingenieur, Namens L. A. Moller, der, nebenbei bemerkt, wie viele Ideenhändler an einem ständigen Mangel an Mammon litt. Joseph Neuss, dem die Ausbeutung des Gedankens vielversprechend erschien, soll ihm mehrfach hilfreich unter die Arme gegriffen haben. Trotzdem soll dieser Däne wiederholt die Bekanntschaft mit

dem Schuldturm gemacht haben, der damals noch existierte. Später verkaufte Moller seine Konzession an eine Aktiengesellschaft.

Am 21. Juni 1865 wurde die Berlin-Charlottenburger Pferdebahn feierlich eröffnet. Eine ungeheure Menschenmenge wohnte diesem Ereignis bei und staunte die amerikanischen



Droschke zweiter Jüte.
Eine der letzten, welche im Jahre 1907 noch existierten.

Pferdebahnwagen, die dabei verwendet wurden, neugierig und ehrfurchtsvoll an. Die Anfangsstation in Berlin befand sich gegenüber dem Brandenburger Tor. Die Verlängerung der Linie bis zum Kupfergraben erfolgte erst später.

Die Berlin-Charlottenburger Linie war von einer Kommandit-Gesellschaft auf Aktien angelegt worden, welche den Namen »Berliner Pferdeeisenbahn« (F. Beeskow und J. Lestmann) trug. Es war ursprünglich beabsichtigt gewesen, auch

eine Linie nach Schöneberg auszubauen. Aber da der Mammon in den ersten Jahren sehr knapp war, kam erst Berlin-Charlottenburg, und zwar nur mit einem Gleise, in Betrieb. Das zweite Gleis wurde im Jahre 1875 angelegt.

Später traten Beeskow und Lestmann aus der Kommandit-Gesellschaft aus, und Ingenieur Büsing und R. Drewke traten als persönlich haftende Gesellschafter ein. Eine zweite Linie wurde vom Kupfergraben über den Grossen Stern nach der Kanalbrücke am Zoologischen Garten abgezweigt, und das Geschäft fing mächtig an zu blühen. Schmackhafte Dividenden von 14, 22 und 24 Prozent konnten verteilt werden, kurz, das Prinzip hatte sich herrlich bewährt und reizte zur Nachahmung.

Diese wurde nun im grossen Stile durchgeführt.

Am 8. November 1871 erhielt der Bankier Pinkuss die Konzession zur Anlage von Pferdebahnen in und um Berlin. Er musste jedoch die Verpflichtung eingehen, sämtliche Linien in durchaus ordnungsmässigem Zustande nach 30 Jahren, also im Jahre 1901, unentgeltlich an die Stadt abzutreten. Pinkuss begründete darauf die »Grosse Pferdebahngesellschaft«, nachdem sich das von ihm beabsichtigte Projekt, aus der Berliner Omnibus-Gesellschaft heraus und auf Basis dieser Gesellschaft ein grosses Fuhrunternehmen mit Schienenbetrieb zu bilden, zerschlagen hatte.



Die Pferdebahn wurde sofort populär und zeitigte das schöne Lied:

»Ach, man fährt gemütlich auf der Pferdebahn,
Blicke wechseln friedlich, knüpft Bekanntschaft an« usw.

Der Berliner Fahrsport hat jedoch keine Veranlassung, ihr besonders gewogen zu sein. Durch die Ausdehnung ihrer Schienengleise über die schönsten und belebtesten Strassen ist er nämlich mit der Zeit vollständig untergraben worden.


Karl Trutz
Jos. Neuss sen.
Jos. Neuss jun

Der Fahrsport nach dem grossen Kriege.

Als nach dem grossen Kriege von 1870/71 die Milliarden in das Land hineinströmten, begann sich Berlin von neuem zu strecken und zu weiten. Die junge Kaiserstadt beeilte sich, in prunkvollem Gewande zu paradieren, und die Eile, die alte Hülle abzustreifen, war so gross, dass vorsichtige Unternehmungslust bald in hitziges Gründungsfieber ausartete. Aus den Trümmern der Grossväter-Häuser erstanden Prachtbauten mit stuckbedeckten Fassaden, weiten Portalen und glänzenden Spiegelscheiben. Die bescheidenen Weissbierstuben verschwanden, und Bierpaläste, in denen echt Bayerisch verzapft wurde, begannen sich zu mehren. Die ehemals so beliebten Konditoreien erhielten eine Konkurrenz in den luxuriös eingerichteten Wiener Cafés. Die Läden mehrten sich und verliehen ehemals stillen Stadtteilen ein geschäftiges Gepräge.



Der leichte Verdienst erhöhte die Sucht nach Vergnügungen und nach protziger Repräsentation. Die Ausstattung und Einrichtung der Wohnungen strotzte von bunten Farben, schweren Stoffen und dem Geschmack der Renaissance. Palais und Villen wuchsen aus der Erde, und durch pompöse Geselligkeit suchte ein Parvenu den andern zu übertrumpfen. Und da das Geld roulierte, fuhren auch die Bauhandwerker in Droschken und konnten zuweilen Champagner trinken.

Bald folgte auf den Faschingstaumel der wüsten Jagd nach Gewinn der Aschermittwoch trüber Ernüchterung. Ueber Nacht

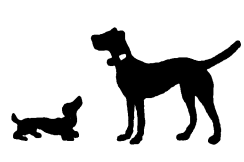
12

kam der Krach, der Krach, der grosse, grosse Krach! Tausende von vernichteten Existenzen fluchten ihrer Sucht nach leichtem Verdienst und weinten in harter Arbeit erworbenen Ersparnissen nach. Auch Leichen blieben auf der Wahlstatt.

Aber das steinerne Antlitz der Riesenstadt zuckte kaum unter dieser Erschütterung. Sie hatte schwerere Stürme erlebt und war verjüngt und verschönt aus ihnen hervorgegangen. Auch diese Bewegung hatte sie mit neuen, unvergänglichen Reizen geschmückt und ihr vor allem einen blitzenden Gürtel geschenkt, der sie bis ins späteste Alter herrlich kleiden wird. Und dieser Gürtel war die Stadtbahn, der sich später die Ringbahn anschloss.

Im Jahre 1870 war der erste Gedanke an dieses gigantische Bauwerk aufgetaucht, das gänzlich unbehindert über Strassen, Strom und Häuser hinwegeilen sollte. Damals hatte man den Plan des Baurats Orth verlacht und ihn für unausführbar gehalten. Als Geld in Hülle und Fülle da war, erhob sich das kühne Projekt von neuem aus der Versenkung, und als die Regierung aus strategischen Gründen das Unternehmen mit einem Zuschuss von sieben Millionen Talern subventionierte, machte sich die Stadtbahngesellschaft sofort an die Ausführung. Später musste der Staat den weiteren Ausbau übernehmen, da die vorhandenen Mittel zur Ueberwindung der sich in den Weg stellenden Schwierigkeiten nicht ausreichten. Am 1. Juli 1882 fand endlich die feierliche Einweihung statt, bei welcher der damalige Eisenbahnminister Maybach das grosse Werk als einen Triumph der Technik und den Stolz der Reichshauptstadt bezeichnete.

Wir wollen von der enormen Einwirkung der Stadtbahn auf die weitere Entwicklung Berlins hier ganz absehen und nur den Einfluss erwähnen, den sie in der Erziehung der Berliner ausübte. Der später durch die Automaten aufgekommene Im-



perativ »Bediene dich selbst« trat hier zum erstenmal in Wirkung. Die Schwerfälligkeit und Bequemlichkeit musste der schnellen Entschliessung und einer gewissen Geschicklichkeit Platz machen, denn in der ganzen Art des neuen Verkehrs lag ein vollständiger Verzicht auf die bisher übliche Bevormundung des Publikums und das Vertrauen auf eine volle, sich aus den Verhältnissen heraus entwickelnde Selbständigkeit.

Heute lächeln wir über derartige Reflexionen, weil die Forderungen des modernen Verkehrs uns sehr agil in unsern Bewegungen und noch viel agiler in unsern Entschlüssen gemacht haben. Aber damals war man noch nicht so weit, und noch viel weniger weit in anderer Hinsicht.



Merken Sie auf!

Wenn wir heute in der Strassenbahn oder auf der Stadtbahn fahren, tun wir es ohne Scheuklappen und gänzlich befreit von einer Menge von Vorurteilen, von denen unsere Vorfahren noch beseelt waren. Denken wir uns folgende Zusammensetzung von Passagieren, die täglich vorkommen kann: Ein hoher Offizier, eine Arbeiterfrau mit Esskober, ein Kaplan, ein zweifelhaftes Dämchen, eine würdige Matrone, ein süsser Backfisch in vertraulicher Unterhaltung mit einem Gymnasiasten, ein Mann mit einem Fez auf dem Kopf, ein Arbeiter, noch ein Arbeiter, ein Kaplan, ein etwas angesäuselter Herr, eine Madame mit Riesenboutons neben ihrem Dienstmädchen, ein Unteroffizier, eine Nonne usw. usw.

Sie finden nichts dabei?

Nun, nachdem ich mich in den letzten Wochen intensiv mit den letzten Jahrhunderten und Jahrzehnten beschäftigt habe, kann ich die Bemerkung nicht unterdrücken, dass die Leute, die wir hier so friedlich beisammen sitzen sehen, früher vielleicht 100 m voneinander abgerückt wären. Die einen aus Hochachtung, die andern aus Verachtung. Und wenn man unsern



Ein Kremser aus der heutigen Zeit.

Vorfahren erzählt hätte, dass jemals so verschiedenartige gesellschaftliche Elemente in einem kleinen Raume dieselbe Luft atmen würden, hätten sie uns sicher ins Gesicht gelacht.

Die Stadtbahn, die Strassenbahn, die das Auge beleidigenden Gefährte, die man Omnibus nennt, die Cafés und als letzte Errungenschaft die Warenhäuser sind nivellierende Elemente im grossstädtischen Verkehr, welche die Gleichheit der Menschen als nickelzahlende Person in ganz eigenartiger Weise zum Ausdruck gebracht haben.

Als der Omnibus in Paris aufkam, äusserte die Herzogin von Berry, dass sie grosse Lust habe, das neue Gefährt zu probieren. Der König Louis Philipp wettete mit ihr 200 Louisdors, dass sie es nie wagen würde, mit so vielen verschiedenen Leuten in einem Wagen zu fahren. Die Herzogin begab sich am nächsten Morgen mit einer Hofdame auf den Boulevard, stieg in den Omnibus und fuhr in ihm hin und zurück. Darauf begab sie sich triumphierend zum König, forderte die 200 Louisdors und schenkte sie den Armen.

Heute würden Könige eine solch hohe Wette nicht mehr riskieren.

Während einerseits Stadtbahn, Pferdebahn und Omnibus einen gewissen Ausgleich der gesellschaftlichen Unterschiede in bezug auf das Verkehrsleben zu Wege brachten, zeigte sich anderseits in der Gründerperiode die Sucht, durch ein eigenes Gespann den schnell erworbenen Reichtum zur Schau zu tragen

und sich über die misera plebs zu erheben. Es kam auch damals an schönen Tagen ein leidlicher Korso zustande, aber nicht mehr in der Hofjäger-Allee, der Stätte früherer Triumphe, sondern in der neu geschaffenen Sieges-Allee. Der grosse Krach fegte aber die neuen Gespanne, so schnell, wie sie gekommen waren, vom Erdboden wieder hinweg. Denn nun trat das Bestreben ein, möglichst wenig aufzufallen und auch möglichst wenig von sich reden zu machen.

Erst mit der Eröffnung der Charlottenburger Rennbahn im Jahre 1884 kann man wieder von einer Belebung des Fahrsports in Berlin sprechen. Ach, das war ein schönes Bild, wenn die Wagen in ununterbrochener Reihenfolge von Westends Höhen in der Abenddämmerung nach Berlin heimkehrten. Sogar Coaches befanden sich darunter, entweder gemietete, wie Schwalbe und Hardenberg, oder eigene, von schneidigen Offizieren der Garde-Kavallerie gesteuert. Auch Jucker-Viererzüge und Dogcarts die schwere Menge! Und wenn Heyden-Linden, Kramsta, Dohna, Tresckow, Sydow, Reitzenstein und all die andern Helden der schluchtenreichen Bahn vorbeifuhren, kannte sie das Volk und freute sich seiner trefflichen Reiter. Damals existierte auch ein Pferd, das jeder Berliner kannte, die Wunderstute Wellgunde von Martini aus der Wanderlust. Heute kennt man keine Pferde mehr, sondern nur noch Marken. Heute weiss ein Kind, ein jedes, ganz bestimmt was von Mercedes!



Das letzte Dezennium des Fahrsports.

Die Berliner Gewerbe-Ausstellung von 1896 hat im allgemeinen besonders angenehme Erinnerungen gerade nicht hinterlassen. Sie fiel in einen regenreichen Sommer, und dann war Treptow nicht die richtige Gegend. Diese beiden Faktoren genügten, um die schönen Hoffnungen, welche man an das Unternehmen geknüpft hatte, zu untergraben.

Mit dem Berliner Fahrsport wird jedoch diese längst vergessene Ausstellung durch drei Erinnerungen für immer verknüpft bleiben. Ich will sie der Reihenfolge ihrer Entstehung nach schildern:

Erstens die Mail-Coaches! Sie sollten den Verkehr des besser situierten Publikums mit der Ausstellung bewirken. Aber die Spekulation ging fehl, obgleich die Institution an sich ohne jeden Tadel war. Nach zwei Monaten bereits fuhr die letzte Mail-Coach von Treptow nach Berlin. Und traurig verhallte der Klang des Horns bei diesem Leichenzuge, in welchem ein Vermögen von einigen hunderttausend Mark zu Grabe getragen wurde. Als die schmucken Gefährte noch kursierten, aber ausser Kutscher und Diener niemand darauf sass, bemächtigte sich der vernichtende Volkswitz dieser bedauerlichen Tatsache, und man bekam die Frage zu hören: »Wissen Sie schon, dass ein Kutscher der Mail-Coach-Gesell-

schaft verrückt geworden ist?« — »Warum?« — »Er leidet an dem Grössenwahn, dass jemand hinter ihm sitzt.« Nicht lange darauf wurde das Gerücht verbreitet, dass die Gesellschaft mit der Fabrik, welche die Wagen geliefert hatte, in Prozess stände. Als Grund wurde angegeben, dass die Fabrik sich verpflichtet hätte, in jede Coach sollten 30 Personen hineingehen — und nun ginge keine einzige hinein! Witz und Wortspiel waren nur eine grausame Grabrede auf das Bestreben, ein wirklich korrektes Fuhrwerk der Oeffentlichkeit dienstbar zu machen. Jedoch, der gute Wille allein genügt nicht, man muss auch Glück haben.

Als zweites wichtiges und für den Berliner Fahrsport erinnernswertes Ereignis ist der »Musterstall« zu registrieren. Dieses Unternehmen bot in einer wirklich gefälligen Form die Möglichkeit, sich über Stil und Geschmack im Fahrsport bis auf das eingehendste zu orientieren. Es war ein Anschauungsunterricht in der höchsten Potenz der Vervollkommnung und entzückend abgestimmt bis auf die feinste Nuance. Der Musterstall hatte nur einen Fehler. Dieses köstliche Juwel lag total versteckt unter weniger beachtenswerten Schauobjekten, und das Wort: »Suchet und ihr werdet finden«, war bei seiner verzwickten Lage nur für die Hälfte derer, die es anwenden wollten, von Erfolg begleitet. Wenn sich auch infolgedessen die erhoffte Einwirkung als illusorisch erwies, müssen wir doch den opferfreudigen Männern, welche das Unternehmen ins Leben gerufen haben, danken. Es waren der unermüdliche Ernst Kühlstein und die Herren Heydweiller, George Woltmann und Julius Erb.



Eines Tages kam das Veilchen, welches im Verborgenen blühte, doch zum Vorschein, und zwar bei Gelegenheit des deutschen Sportfestes in der Berliner Gewerbe-Ausstellung. Da wurde nämlich der erste »Concours« in Berlin veranstaltet,



Graf Victor zu Eulenburg.

und seine Ankündigung war bei den vielen Konkursen, die sich in Treptows Gefilden zutrugen, erst mit skeptischem Kopfschütteln aufgenommen worden. Aber es war ein glatter Erfolg. Die prächtige Szenerie zwischen Hauptgebäude und Hauptrestaurant hat niemals ein eleganteres Bild gezeigt, als am 28. September 1896, wo anstatt der Stullengäste und Automatenfremden ein wirklich distinguiertes Publikum sich auf und vor der Terrasse des Wiener Cafés eingefunden hatte, um über die präsentierten Pferde und Gespanne Kritik zu üben.

Der Tag steht vor meinen Augen, als wäre es gestern gewesen. Die Sonne prallte auf die Riesenfläche des weissen Hauptgebäudes mit seinen monumentalen Türmen und glitzerte auf den Fluten des von venetianischen Gondeln durchfurchten Sees. Das Blumenparkett um die Fontaine lumineuse erstrahlte in den buntesten Farben. Und an Palmen war ein Ueberfluss, dass man sich an die Riviera versetzt glaubte.

Ich sehe noch die erste Nummer, in welcher eine Viktoria von George Woltmann den ersten Preis gegen ein Coupé des Musterstalls errang. In diese Konkurrenz hatte sich ein unglaubliches Gespann einzuschleichen gewagt. Ein norwegischer, schwarz-weiss gescheckter Hengst zog im Seal-Geschirr einen Halbgedeckten, und auf dem Bocke thronte, horribile dictu, ein Kutscher mit blondem Schnurrbart. Sämtlichen Preisrichtern sträubten sich die Haare, soweit sie noch solche hatten, vor Entsetzen, und sicher bewahrte sie nur ihre kräftige Konstitution vor einem Ohnmachtsanfall. Glücklicherweise verschwand dieser Schecke bald aus dem Bereiche der

auf ihn gerichteten Wutblicke und trippelte in einem lächerlichen Trabe dem heimischen Stalle zu.

In die Ehren des Tages teilten sich die Herren Fritz Friedlaender, Dr. jur. Georg Caro und Theodor Guilleaume, der mit acht Pferden von Cöln gekommen war, um das Fest verschönern zu helfen. Alle drei sind inzwischen mit dem Adelsprädikat geschmückt worden und gehören zu den Fürsten der Industrie. Unter den Fachleuten prangte als eine Klasse für sich George Woltmann, der Gentleman unter den Pferdehändlern. Alles, was von den erwähnten Herren gezeigt wurde, war first class und hätte sich ebensogut in Paris, Brüssel, Spaa und New York sehen lassen können. Ja, der Concours hippique auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung war ein schönes Fest, vom humoristischen Beginn des Scheckenpferdes an, bis zum fulminanten Coach-Galopp des Cölner Gastes, der als Schlusseffekt jubelnden Beifall hervorrief.

Und dieser Concours hippique gab den Anstoss zur Begründung des Deutschen Sport-Vereins.

Wie alle Vereine, bildet dieser Verein ein Spiegelbild menschlichen Strebens und menschlicher Schwächen. Wir finden in ihm Männer, welche mit den höheren Zwecken gewachsen sind, und Männer, welche ihm unbefriedigt den Rücken kehrten, sobald sie ihre Interessen beeinträchtigt glaubten. Seinen Zweck, den Fahrsport in Berlin zu heben, hat der Deutsche Sport-Verein, wie seine gelungenen Concours hippiques im Landes-Ausstellungspark und auf der Rennbahn Berlin-Westend bewiesen haben, insoweit erreicht, als alle verfügbaren Kräfte, dank der unermüdlichen Tätigkeit des Kanzleramtes und



Botschaftsrat von Knorring.

Generalsekretariats, in den Dienst der guten Sache gezogen worden sind. Wieviel Arbeit damit verknüpft war, die widerstrebenden Parteien unter einen Hut zu bringen, weiss nur der Eingeweihte zu beurteilen.



Gräfin Alex von Wartensleben.
Nach einem Gemälde von Prof. Conrad Freyberg.

Jedenfalls müssen wir dem Deutschen Sport-Verein zu Dank verpflichtet sein, dass er die charakteristischen Erscheinungen im deutschen Fahrsport dem Berliner Publikum vor

Augen geführt hat. Der temperamentvolle Juckerfahrer Graf von Alvensleben-Neugattersleben konnte in den Viererzug-Konkurrenzen den enthusiastischen Beifall des grossen Publikums ernten, während Benno Achenbach, der Verfechter des klassischen englischen Stils, durch die Ruhe, mit welcher er sich seiner Aufgaben entledigte, das Entzücken der Kenner hervorrief. Lange tobte ein Federkampf zwischen diesen beiden Vertretern entgegengesetzter Anschauungen in den Spalten des Vereinsorgans. Da ich kürzlich vernommen habe, dass Werneralvo sich einen Viererzug englischer Pferde zugelegt hat, muss ich daraus schliessen, dass er sich allmählich zu den Anschauungen von B. A. D. bekehrt hat, und wir erleben hoffentlich bald das interessante Schauspiel, die beiden Kämpen auf friedlichem Felde ihre Kräfte messen zu sehen.



Unter den Fahrkünstlern, welche auf der Sandbahn von Westend Proben ihrer Geschicklichkeit abgelegt haben, sind noch zu erwähnen der allgemein beliebte Herzog Adolf Friedrich zu Mecklenburg, Prinz Maximilian von Thurn und Taxis und Prinz Friedrich von Schönburg-Waldenburg, der Botschaftsrat von Knorring, sowie Graf Victor zu Eulenburg, der auch als einer der erfahrensten Kenner auf dem Gebiete des Wagenbaus und der Anspannung gilt.

Unter den in den Wettbewerben konkurrierenden Damen sind Fräulein Anna Richter, jetzt Freifrau von Schäzler, und Fräulein Staudt den Zuschauern in angenehmer Erinnerung verblieben. Als eine der passioniertesten Sport-Ladies Berlins darf auch Frau Gräfin Alex von Wartensleben nicht vergessen werden.

Von auswärtigen Sportsmen, welche die Feste des Deutschen Sport-Vereins durch ihre Beteiligung verschönten, seien genannt die Herren Gottlieb Langen-Zieverich, Theodor Deichmann, Cöln, G. H. Passavant und Carl Weinberg,

Frankfurt a. M., sowie Traun, Hamburg. In jüngster Zeit erwies sich Herr Carl Brüninghaus, Hannover, als eine treue Stütze des deutschen Fahrsports. Dies verdient aus dem Grunde hervorgehoben zu werden, weil gar viele Leute kommen und gehen, welche den Concours hippique als ein geeignetes Mittel benutzen, um sich en passant gesellschaftlich zur Geltung zu bringen; dann schnappen sie ab.



Die zahlreichen Reitkünstler zu erwähnen, welche mit Verve und Schneid sich auf mutigen Rossen produzierten, verbietet der Mangel an Raum. Freundlichen Beifall für ihre Sprungleistungen ernteten stets Herr H. Hasperg jr., Freiherr von Heintze und Herr von Lewinsky.

* * *

Den Glanzpunkt aller bisherigen Veranstaltungen des Deutschen Sport-Vereins bildete die Vorführung des Königlichen und Kronprinzlichen Marstalls auf dem Concours hippique von 1906. Die Kaiserlichen Majestäten und Seine Kaiserliche Hoheit der Kronprinz beehrten dieses Fest mit ihrer Anwesenheit, und ihr zahlreiches Gefolge, sowie ein distinguierter Kreis von Zuschauern aus den tonangebenden Gesellschaftsklassen schafften ein harmonisches Bild von geselliger Exklusivität, wie sie die Trabrennbahn Berlin-Westend wohl nie gesehen hat. Se. Exzellenz der Oberstallmeister Freiherr von Reischach feierte an diesem Tage zwiefache Triumphe, und zwar in der doppelten Eigenschaft als Präsident des Deutschen Sport-Vereins und als Leiter des Königlichen Marstalls. Der moderne Aufschwung, welchen Oberstallmeister von Reischach während seiner kurzen Amtstätigkeit dem Königlichen Marstall zu verleihen verstanden hat, trat so klar zutage, dass die anwesende Schar der Kenner wirklich enthusiasmiert war. Auch war der allmähliche Uebergang von den alten Beständen des Marstalls zu den Neuanschaffungen, welche das auser-



Der kaiserliche Pavillon auf dem Concours hippique in Berlin-Westend 1906.

lesenste Material an Reitpferden und die vornehmste Zusammenstellung von stilgerechten Gespannen präsentierten, so wirkungsvoll inszeniert, dass über das ganze Arrangement nur eine Stimme des Lobes herrschte.

Der Kronprinzliche Marstall, unter Leitung des Herrn von Stuckradt, hatte derartigen, in ihrer Vortrefflichkeit einzig da-



Herzog Adolf Friedrich zu Mecklenburg.

stehenden Leistungen gegenüber einen schweren Stand. Doch konnte auch er sich in Ehren behaupten.

Hoffen wir, dass die Gunst der kaiserlichen Gnade, welche einige andere Sportzweige zu stolzer Entwicklung emporgehoben hat, den Veranstaltungen des Deutschen Sport-Vereins auch fürderhin leuchten möge!

Als ein historisches Merkzeichen in der Geschichte seiner Entwicklung feiert der Deutsche Sport-Verein sein zehnjähriges

Streben und Wirken in den Tagen, an welchen dieses Buch an die Oeffentlichkeit gelangt, durch die Internationale Sport-Ausstellung 1907. Der Kronprinz hat die Gnade gehabt, das Protektorat über diese Ausstellung zu übernehmen, und der Kaiser figuriert als Aussteller mit einer Sammlung von Waffen und Jagdgeräten aus dem Besitze seiner Vorfahren. Allem Anscheine nach wird die Ausstellung für das Publikum un-



Schlosshauptmann Graf von Alvensleben-Neugattersleben.

gemein interessante Anziehungsobjekte bieten und von grossem Erfolge begleitet sein. Das Verdienst, diese Erfolge herbeigeführt zu haben, ist der unermüdlichen Tätigkeit des Kanzlers C. von Kuhlmann und des Generalsekretärs Schlieper zuzuschreiben. Der moralische Erfolg der Internationalen Sport-Ausstellung 1907 wird hoffentlich darin liegen, dass das Interesse am Fahrsport erheblich geweckt wird, und dass auch den andern, in der Ausstellung vertretenen Sportzweigen eine Schar von neuen Anhängern zugeführt werden wird.

Korsofeste und Korsofahrten.

Manche meiner Leser werden sich noch des schönen Korso-Festes erinnern, welches am 15. Mai 1891 auf der Trabrennbahn Berlin-Westend stattfand. Die Kaiserlichen Majestäten und die jungen Prinzen waren in frohester Laune und beteiligten sich mit einer Lebhaftigkeit an dem Blumenbombardement, aus welcher man entnahm, dass ihnen die ganze Veranstaltung grosses Vergnügen bereitete. Man hätte nun annehmen können, dass eine baldige Wiederholung des gelungenen Festes zur Tatsache würde. Aber Jahre vergingen, ehe der Fahrsport in dieser Hinsicht eine neue Belebung erfuhr. Erst zum Schlusse der Concours hippiques des Deutschen Sport-Vereins traten die Blumen-Korsos wieder in die Erscheinung. Der Kronprinz beteiligte sich mit einem Tandem-Gespann und einem Sechserzuge an ihnen und brillierte zur allgemeinen Freude durch seine Geschicklichkeit in der Fahrkunst. Uebrigens gab das erwähnte Tandem-Gespann vielleicht Veranlassung zur Modernisierung des Königlichen Marstalls. Denn während Wagen und Geschirre durch Frau Luise Bock mit weissen Rosen und weissseidenen Schleifen ausgeputzt wurden, machte Benno Achenbach den Vize-Oberstallmeister Freiherrn von Esebeck auf einige Details aufmerksam, welche mit dem korrekten englischen Geschmack nicht ganz übereinstimmten. Dieses war der erste Anstoss.

Die Korsotage auf Westend hatten leider stets unter der Missstimmung des launischen Wettergottes zu leiden,



Offene Coach Sr. Kaiserl. und Königl. Hoheit des Kronprinzen.
Geliefert von der Firma Jos. Neuss, Inhaber Karl Trutz.

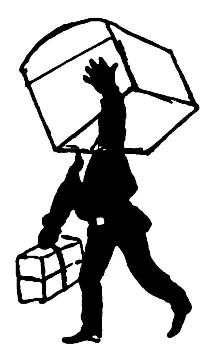


welcher mit dem Deutschen Sport-Verein anscheinend in beständiger Fehde lebt. Denn ich wüsste mich nicht eines Korsos zu erinnern, an welchem nicht ein Sturmwind über den Rasen fegte, Gewitterwolken am Himmel hingen, Regenschauer niedergingen oder es zum mindesten ein wenig tröpfelte. Dass das griesgrämige Gesicht von Petrussen bei solchen Gelegenheiten auf Beteiligung und Stimmung drückt, und dass die holde Frauenwelt im Regenrock und Schleier reizlosen Puppen gleicht, während sie im Glanze des Sonnenscheins als reizvolle Schmetterlinge die Schöpfung zieren, braucht wohl nicht erst betont zu werden. Vielleicht richtet der Deutsche Sport-Verein, der schon so viele Kommissionen besitzt, eine besondere Wetterkommission ein, um diesem Uebel in Zukunft abzuhelfen.

Auch der tägliche Korso, der anno domini 1903 am 15. April in der Siegesallee begann und bereits am 18. April desselben Jahres sein trauriges Ende fand, ist von Petrus in einer schmählichen Weise »verrunjeniert« worden. Sämtliche Bottiche, welche er gerade zur Verfügung hatte, schüttete er vom Himmel herunter, dazu schmiss er ausserdem noch hin und wieder mit kleinen Eisstücken. Eines der traurigsten Opfer dieser ungemütlichen Behandlung war der Verfasser dieser Zeilen. Nicht nur, dass seine funkelnagelneue Equipierung vom Zylinder bis zu den Lackstiefeln in der unerhörtesten Weise ramponiert wurden, war er dabei um eine der schönsten Hoffnungen seines Lebens betrogen worden.

Der Verfasser dieses hatte nämlich einen Artikel geschrieben, in welchem er als eine der ersten Bedingungen für die Entwicklung des Fahrsports in Berlin eine gut gehaltene und schön belegene Fahrstrasse hingestellt hatte.

Als Voraussetzung hatte er angenommen, dass besagte Korsostrasse im Tiergarten belegen sein müsse. Von allen



in Betracht kommenden Wegen und Stegen hatte er die Charlottenburger Chaussee am geeignetsten für den betreffenden Zweck befunden usw.

Der Verfasser dieses fand dann heraus, dass das einzig störende an der Charlottenburger Chaussee der Verkehr der Strassenbahn wäre. Er machte daher den Vorschlag, die Strassenbahn von der Dorotheenstrasse bis zum Grossen Stern am Reichstagsgebäude, bei Kroll und an den Zelten vorbeizuführen, wodurch erstens eine Entlastung des Platzes vor dem Brandenburger Tor, ferner die langersehnten Verbindungen mit Kroll und mit den Etablissements an den Zelten und drittens die kürzeste Trace nach Moabit erzielt werden würde. Das hätte die Strassenbahngesellschaft einige Millionen Mark gekostet, worauf es dem Verfasser dieses jedoch gar nicht ankam.

Da die Strassenbahngleise aber nicht über Nacht verlegt werden konnten, begnügte sich der Verfasser dieses vorläufig mit der Sieges-Allee. Und er schrieb neue Artikel, in denen er allen Equipagenbesitzern Berlins die Freuden eines täglichen Korsos in den lebhaftesten Farben ausmalte. Er bewies ihnen vorher, welchen Eindruck es machen würde, wenn sie bei den täglichen Fahrten erschienen, sagte ihnen viel Schmeichelhaftes über ihre werte Person und verlockte sie tatsächlich, bei der ersten Korsofahrt pünktlich zu erscheinen.

Dadurch erregte Verfasser dieses den Neid von Petrus, der es regnen und hageln liess und alle wieder vertrieb.

Aber Petrus war nicht allein schuld.

Die Berliner Presse und das Berliner Publikum trugen ebenfalls wesentlich dazu bei, dem Korso in der Sieges-Allee das Lebenslicht auszublasen. Die böse Presse zerhackte und zerfleischte ihn, bis er unter Aechzen und Stöhnen dahinstarb.

Man widmete ihm Gedichte:




Graf C. fuhr seinen Viererzug,
Doch fror ihn ganz infam,
Weshalb er manchen Kognakschluck
Ganz heimlich zu sich nahm.
Im Dogcart sass Frau Rätin Z.,
Doch war sie sehr entsetzt,
Ihr Frühlingshütchen, so kokett,
War schon vom Sturm zerfetzt.





Der Leutnant Freiherr Y.
Hing auf dem Rappen stramm,
Doch dacht' er: »Wär' ich erst davon,
Die Finger sind mir klamm!«
Vor Frost sogar der Schutzmann ward
Blaurot wie ein Mandrill —
Das war die Frühlingskorsofahrt
Am 15. April . . .




Ein zweiter Dichter dichtete:

Es pfiff der Sturmwind in Ekstase
Just um des faulen Ottos Nase . . .



und ein anderes Blatt ulkte:

Menschengewimmel, Schutzleute in Masse,
Droschken der ersten und zweiten Klasse,
Milch- und Rollwagen, Hundegespanne,
Wagen mit Brettern von Fichte und Tanne,
Karren mit Obst, mit Gemüse und Fischen,
Hie und da ein paar Kutschen dazwischen:
Hat man den Anblick am Potsdamer Tor,
Ist er nicht neu und kommt täglich vor,
Hat in der Siegesallee man ihn,
Heisst er der »Korso von Berlin«.

So verhielt sich die Presse. Es war geradezu entsetzlich!

Ueber das Berliner Publikum musste Verfasser dieses später mitteilen:

»Am dritten Tage benahm sich das Publikum beim Vorbeiritt des Kaisers direkt unmanierlich. Man glaubte sich tatsächlich nach Krähwinkel versetzt. So anerkennenswert das Bestreben sein mag, den Landesherrn möglichst lange zu sehen und sich seine Züge fest ins Gedächtnis einzuprägen, die stürmische Art, wie es sich hier bemerkbar machte, war keineswegs zu billigen. Es kam noch hinzu, dass in jedem Freunde des Deutschen Sport-Vereins und den Teilnehmern am Korso sich die Empfindung regen musste, als würde dem Kaiserpaar durch diese belästigende Art der Ovation das Interesse an der neuen Veranstaltung verleidet.«

Zum Schluss musste Verfasser dieses reumütig eingestehen:

»Die Siegesallee ist keine Korsostrasse, und auch nicht die Charlottenburger Chaussee, wie ich mir das einst so schön ausgemalt habe. Beide Strassen sind Verkehrsstrassen, aus welchem man die Vehikel, die nur dem Verkehr dienen, nicht verbannen kann und darf.«

Darauf ging er auf vierzehn Tage in eine Kaltwasserheilanstalt, um sich von dem Aerger und den Aufregungen, die ihm der Korso anno domini 1903 zugefügt, zu erholen.



Der Sieg des Automobilismus.



Wir leben in einer wunderbaren Zeit, in einer Zeit, über welche später viel gesprochen und geschrieben werden wird.

Vor unsern Augen vollzieht sich nämlich, ohne dass wir es besonders merken, eine der grössten Umwälzungen, welche die Weltgeschichte je erlebt hat. Und diese Umwälzung besteht in dem Uebergange zum Automobilismus.

Das Pferd wird allmählich verdrängt durch den Motor. Neben der Schnelligkeit ist es seine gleichmässig arbeitende Kraft, welche ihm vor der, nur bis zu einer gewissen Naturgrenze ausdauernden Kreatur den Vorzug gibt. Der Motor kann stundenlang im schärfsten Tempo laufen und überwindet alle Steigungen spielend. Einem derartigen Gegner gegenüber muss das Pferd unterliegen.

Und es unterliegt langsam. Vorläufig in den Grossstädten. Diejenigen Herrschaften, welche sich früher Equipagen hielten, schaffen sich ein Auto an. Die grossen Geschäfte lassen ihre Reklamewagen als Autos fahren. Kohlenhandlungen, Bierbrauereien, sowie andere schwere Lasten befördernde Betriebe wenden sich dem Automobilismus zu. Und im öffentlichen Verkehr sehen wir, dass die Autodroschken wie Pilze aus der Erde schiessen und dass ihrer noch lange nicht genug da sind, um für die Wünsche des Publikums auszureichen. Jeder will heute im Auto fahren. Lieber wartet man eine Viertelstunde, bis ein Auto kommt. Aber nur nicht in ein langsam

dahinschleichendes Pferdegefährt einsteigen! Da wird man ja ganz nervös! Ja, wir leben in einer wunderbaren Zeit. Früher behauptete man, dass die Schnelligkeit nervös mache, uns macht die Langsamkeit nervös!



Und was sehen wir noch. Der Omnibus, die schwerfällige Arche im grossstädtischen Verkehr, ist durch den Motor zu einem schnellbeweglichen, fabelhaft gewandten, der Zeit entsprechenden Vehikel geworden, welches, ohne auf Schienen zu rollen, die elektrische Strassenbahn um Hunderte von Längen schlägt. Plötzlich zeigen sich nämlich die früher so beglückenden Schienen als ein eiserner Zwang, der die Schnelligkeit eindämmt. Wie schnell saust der Auto-Omnibus um die Ecken und wie vorsichtig muss ein Strassenbahnwagen jede Kurve nehmen, um nicht zu entgleisen. Auch kann der Omnibus immer freie Bahn finden, während die Strassenbahn in die Grenzen ihrer eisernen Spur gebannt bleibt.

Trotzdem brauchen wir nicht zu befürchten, dass das schöne Pferd jemals aus der Gunst der Menschen verdrängt werden kann. Es wird stets das bleiben, was es war, und wie es ein ehemaliger dänischer Stallmeister und Reitprofessor der Kieler Universität in seiner ersten Unterrichtsstunde zu beurteilen pflegte. Er hielt vor jedem Kursus an seine Schüler folgende Ansprache: »Herrens! So sollen wir denn hier schnacken und verhandeln über die schönste und stolzeste Kreatür, was diesen Erden schmücken. Sie erraten bald alle, es könnten sein der Pferd, und sehen Sie wohl, ihm ist es auch. Es geben verschiedener Arten von diese Kreatür. Da haben wir for eins die Pegasus! Ihm kann man keine Sattel antun, weil sie Flügel haben. For zwei hätten wir den Walross! Ihm kann man ebenfalls nicht reiten, es schwimmen unter die See. For drei kommen der Nilpferd. Ihm kann man auch nicht reiten, weil sie sich keine Gebisse antun lassen,





sondern selber sehr scharf beissen tun. Zuletzt kommen wir auf die Pferd, so sie alle kennen: ihm kann man wohl reiten, aber man muss das verstehn! Davon werden wir in eine andere Zeit zu reden haben.«

Nein, wir brauchen nicht zu befürchten, dass das Pferd in unserer Achtung herabgesetzt werden könnte. Wir werden reumütig zu ihm zurückkehren. Wenn die grossen Automobile erst aus der ersten Hand in die zweite und dritte gewandert sein werden, wenn die kleinen Wagen Strassen und Chausseen beherrschen werden, wenn das winzigste Vehikel mit der grössten Huppe durch die Welt jagen wird, wenn jeder Meier mit'm weichen ei und jeder Mayer mit'm harten Ypsilon sein eigenes Auto haben wird, kurz, wenn die Menschen uns den Autosport verleiden werden, werden wir reumütig zum Pferde zurückkehren.

Die enragierten Motor-Verehrer werden in die Luft fliegen, im Ballon selbstverständlich, und was ein bisschen solider veranlagt ist, wird auf der Erde bleiben. Und wird sich eine Allee im Tiergarten suchen, um ganz, ganz langsam zu fahren. Und wird dies für Passion und vornehme Repräsentation ästimieren. Denn bis jetzt war es noch immer so auf der Welt, dass auf einen sehr schnellen Fortschritt entweder ein Stillstand oder gar ein Rückschritt gefolgt ist.



Aber vorläufig sind wir noch lange nicht so weit. Vorläufig befestigt sich das Auto immer mehr in der Gunst der Menschheit. Die paar Unglücksfälle, welche es verschuldet, werden seinen Siegeszug nicht aufhalten. Sie werden nur bewirken, dass man vorsichtiger fährt.

Um den Lesern zu schildern, wie herrlich das Automobilfahren ist, gebe ich in folgendem die Schilderung einer meiner ersten grossen Automobiltouren. Es war das die Tourenfahrt Paris-Berlin, die am 23. Juni 1901 begann.

Mit dem Automobil von Paris nach Luxemburg.

Von dem schönsten Platz der Welt, der »Place de la Concorde«, erfolgte die Abfahrt der Automobile, welche die Tourenfahrt Paris-Berlin mitmachten.

Durch Paris ging's hübsch schnell, in den Vorstädten noch schneller, und als wir auf der Chaussee waren, sehr schnell. Kolossal schnell, fabelhaft schnell, man kann sich überhaupt gar keine Vorstellung davon machen, wie schnell.



»Wie einem dabei zu Mute ist?« fragen Sie.

Das will ich Ihnen gleich erzählen.

Zuerst, wenn es so ganz schnell geht, hat man ein eigentümliches Gefühl. Die Damen erinnern sich vielleicht an jene schöne, glückliche Zeit, wo sie von ihrem ersten jugendlichen Verehrer recht hoch in die Luft geschaukelt wurden, oder wenn Sie je eine Seereise gemacht haben, gedenken Sie noch der Stunde, in welcher Sie bei Cuxhaven, Warnemünde oder Kolberg auf die offene See hinausgekommen sind. Die Herren kennen derartige Situationen bedeutend besser. Das erstemal erleben sie sie, wenn sie aus Vaters Zigarrenkiste gemopst haben und hintern Gartenzaun gegangen sind. Dann passiert's ihnen noch öfter im Leben.

Nun wissen Sie ganz genau, was los ist!

Diese Empfindung verliert sich aber bald.

Sie verschwindet in demselben Moment, in dem man nämlich zu erkennen beginnt, dass ein Automobil über vier

Geschwindigkeiten zu verfügen hat. Wenn man erst die Skala überwunden hat, die da lautet:



1. Geschwindigkeit: O wie schön und angenehm,
2. Geschwindigkeit: Etwas schnell zwar — doch bequem,
3. Geschwindigkeit: Donnerwetter — viel zu flott,
4. Geschwindigkeit: Ach, mein Bauch! — O Gott, o Gott!!

dann ist man gefeit gegen alle Schrecken des Automobilsports. Und dann überkommt einen jenes Wonnegefühl, welches über allen andern Genüssen des menschlichen Lebens so erhaben dasteht — die Freude, sich an Gottes herrlicher Natur zu laben als ein Bevorzugter, als ein Auserwählter, als einer, der sein Leben besser zu geniessen versteht, wie die übrigen Menschen, die an ihrer Scholle kleben. Diese Empfindung hat derjenige, welcher auf einem Vollblutpferde einen frischen Galopp reitet, ebenso, wie der Besitzer der kostbarsten Jacht bei einer flotten Brise — niemals wird sie aber in einem so ausgiebigen Masse geboten, als auf dem Automobil.

Was sind hier Entfernungen? Kaum sieht man in der Ferne einen Kirchturm aufblinken, so ist man auch schon da. Dort ragt aus der Ebene ein Bergrücken hervor, tatatatatata ran sind wir! Und dann geht es ritsch — die zweite Geschwindigkeit wird eingestellt, und wir krabbeln den Berg rauf, und ratsch — der Motor wird in den Leerlauf eingestellt — und wir sausen ihn runter. Aber wie!



Und so saust man durch Dörfer, saust durch Städte. Und es wird einem mit der Zeit ganz gleichgültig, wie sie heissen und wie sie aussehen. Ob der Boden, auf dem man sich befindet, historisch ist oder nicht historisch, ob er arm ist oder reich, ob die Menschen auf ihm schön oder hässlich sind, ob die Gegend sauber oder unsauber wirkt. Man befreit den Geist von den Kleinlichkeiten des Lebens, der Blick weitet sich, und man gibt nur auf das acht, was

des Beachtens würdig erscheint. Der Adlerblick schaut nach würdiger Beute aus.

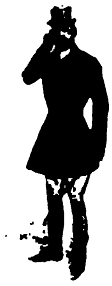
Auf unserer Reise durch die fruchtbaren Gefilde Frankreichs waren es zwei Punkte, welche meinem kühnen Adlerblick besonders begehrenswert erschienen. Einmal das Schloss Montfort, hoch auf dem Berge, mit vielen Zicken und Zacken — aber nicht des Schlosses wegen, sondern weil ein allerliebstes, entzückendes, blondes Schlossfräulein an der Pforte stand und mir so sehnsüchtig entgegenblickte. Ich bemerke, dass wir zweite Geschwindigkeit eingestellt hatten, und dass man in diesem langsamen Tempo die Sehnsucht in einem schönen Mädchengesicht deutlich erkennen konnte. Sonst würde vielleicht die ganze Sache nach Renommage klingen.

Nun zum zweiten Punkt, der erhabener wirkte. Es war gegen 1 Uhr Mittags, als wir mit rasender Geschwindigkeit Epernay passierten. Den schönen Leser und die noch schönere Leserin möchte ich ergebenst darauf aufmerksam machen, dass wir bereits um 8 Uhr von Paris weggefahren waren, und dass ich erst um 6 Uhr früh nach Hause gekommen war. Seit dieser Zeit hatte ich weder etwas gegessen noch getrunken, dagegen hatte ich aber eine ganz nette Portion Staub geschluckt. Meine Kehle war ausgetrocknet, und meine Zunge klebte mir am Gaumen.

Da kamen wir durch Epernay. Der Leser ahnt noch immer nicht, was das zu bedeuten hat. Ich sage nur das eine Wort: »Champagner«, und damit ist das Rätsel gelöst. Wohin das Auge blickte, Weinberge, nichts als Weinberge. Wir fuhren mit dem Automobil — dritte Geschwindigkeit — eine halbe Stunde durch diese Weinberge, nun kann man sich vielleicht einen Begriff davon machen, wieviel Weinberge das waren. Und ich sass in der Mittagshitze mit ausgedörrter Kehle und verklebter Zunge da und hatte, weil ich



mir ganz verwüstet vorkam, eine Fata Morgana. Ich sah alle die Flaschen Sekt, welche aus diesen Weinbergen produziert werden, in Armeen aufmarschieren, jede bewaffnet mit einem eisgefüllten Sektkübel — und plötzlich wurde mir ganz kalt, als ich an den Kater dachte, den man davon kriegen könnte.



Das sind die Leiden eines Automobilisten, der Fernfahrten unternimmt. Ausser den vielen Freuden, die eine Tour bietet, gibt es auch eine Masse Beschwerden. Während der Adlerblick in die Ferne schweift, weiss man nicht, wo man mit seinen Beinen hin soll. In dem engen Wagen ist alles vollgepackt mit Benzinkisten und Oelkasten und andern wohlriechenden Sachen. Nach zwanzig Kilometern hat man glücklicherweise schon soviel Staub in der Nase, dass man nichts davon mehr riecht. Aber sechs, sieben oder acht geschlagene Stunden sitzen und immer sitzen — das geht auf die Nerven!

Nachdem wir unsere erste Tagespartie von 173 Kilometern geschluckt hatten, langten wir, freudig begrüsst von der Bevölkerung, in Reims an. Der äussere Eindruck von Reims ist Kathedrale, nichts wie Kathedrale. Sie beherrscht die ganze Gegend und die ganze Stadt, und diesem mächtigen Bauwerk gegenüber ist alles klein, unbedeutend, nichtig. Wo man in Reims ist, geht und steht, immer Kathedrale, Kathedrale. Ich kam wir diesem gewaltigen Bauwerk gegenüber so jämmerlich winzig vor, dass ich beim Diner mein Gemüt durch anderthalb Flaschen Sekt auffrischen musste. Leider ist er in Reims nicht billiger, wie anderwärts.

Am selbigen Abend sassen wir im Hotel du Lion d'or in Reims im offenen Hofe, der durch Gartenanlagen geschmückt ist. Glücklicherweise war an dieser Stelle von der Kathedrale nichts zu sehen, und Mokka, Likör und Zigarren schmeckten uns deshalb vorzüglich. Am Nachbartisch sass der Baron de Zuylen de Nyevett, der Präsident des Automobil-Klubs



de France, und seine Gemahlin, eine geborene von Rothschild. Die Baronin, eine scharmante Dame mit sehr klugem Kopf und noch klügeren Augen, machte brillant Konversation und rauchte eine Zigarette nach der andern. Sie und Madame Gobron sind die beiden Chauffeusen in der grossen Anzahl unserer Automobiltouristen und lenken ihre Wagen mit einer fabelhaften Sicherheit. Beide haben eine gewisse Aehnlichkeit miteinander. Sie verfügen über eine rundliche Körperfülle, und wenn ich den Vorzug hatte, die Damen ausserhalb ihres Automobils zu sehen, assen sie stets mit grossem Appetit. Daraus entnehme ich, dass das Automobilfahren sehr bekömmlich ist.

Auf der andern Seite des Hofes standen einige Automobile aufgepflanzt, grau angestrichen wie die Panzerschiffe, mit denen sie auch im Typ etwas Uebereinstimmendes haben. Der Vergleich eines Automobils mit einem Panzerschiff ist jedoch auch in anderer Beziehung sehr zutreffend. Beide kosten nämlich viel Geld, und wenn man sie braucht, ist meist etwas daran kaputt.



Um nicht sämtliche Automobilfabrikanten des In- und Auslandes in ihrem Gewerbe zu schädigen, möchte ich bemerken, dass der letzte Vergleich nicht von mir stammt. Ich sehe nur die schönen Seiten des Automobilismus, bin glücklich darüber, dass ich zu dieser herrlichen Fahrt eingeladen worden bin, und hatte bereits den festen Vorsatz gefasst, mir ein Vehikel von zwölf Pferdekräften anzuschaffen, sobald ich die erste Viertelmillion durch Feuilletons zusammengeschrieben habe. Da lernte ich bei dem Diner in Reims einen liebenswürdigen jungen Herrn kennen, zu dem ich sofort Zutrauen fasste, weil er der einzige Mensch war, der mich in dieser Stadt nicht mit der Kathedrale anödete. Er inklinierte mehr für die andere Berühmtheit von Reims, dessen Champagner. Und als wir uns anmutig in unsern Korbstühlen lümmelten,

unsere Zigarren schmauchten und zu dem herrlichen Sternenhimmel emporträumten, verriet er mir mit elegischer Stimme, dass er der grösste Esel des Jahrhunderts sei, weil er sich zum Sklaven seines Automobils mache, dass er ruhelos von einem Ort zum andern stürme, zuweilen in den ruppigsten Hotels herumläge, und manchmal im Schweisse seines Angesichts und im Staube der Landstrasse unter sein Fahrzeug kriechen müsse, um zu sehen, welche Schraube los sei, denn eine sei immer los, und so weiter, und so weiter, während er es doch viel, viel schöner auf der Welt haben könnte. Dabei stellte es sich heraus, dass auch er Millionär sei, und da es unklug gewesen wäre, einem Millionär zu widersprechen, liess ich ihn auch in bezug auf den Esel ganz bei seiner Meinuug.



Am andern Morgen fuhren wir von Reims ab.

Welch wunderbarer Genuss war es, in die frische Morgenluft hineinzusausen. Das Herz weitete sich vor Wonne, es war schön, köstlich schön! Die Landstrasse lag schnurgerade vor uns. Wie eine weisse Linie zog sie sich über Hügel und Täler, Wiesen und Wälder. Und unser Automobil kroch auf die Berge und raste in die Täler, flog durch die Dörfer und flitzte durch die Städte.

Am Nachmittag kamen wir in Luxemburg an, einem reizenden Städtchen, welches französische Anmut mit deutschem Fleisse verbindet. Als scharfer Beobachter konnte ich diese beiden Tugenden aus folgenden Tatsachen entnehmen. Auf dem Paradeplatz stehen die Tische und Stühle vor den Brasserien wie in Paris auf den Boulevards. Und dazwischen wird flaniert und poussiert, ebenfalls wie auf den Boulevards. Das war die französische Anmut. Den deutschen Fleiss konstatierte ich daraus, dass ich um 5 Uhr — ich bemerke, es war Sonntag Nachmittag — noch einen Barbier fand, der mich gern und gut rasierte. Auch standen Fleischerläden und Schnitt-



warenhandlungen bis um 10 Uhr abends offen. Wie mancher Kaufmann und Händler möchte es in Berlin ebenso machen, wenn es keine Sonntagsruhe gäbe.

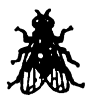
Welch ein herrliches Städtchen ist dieses Luxemburg! Es liegt hoch oben auf dem Berge und zieht sich bis ins Tal hinab. Auf dem gegenüberliegenden Berge ragen dräuend Festungswerke und Basteien gen Himmel. Ich musste nach dieser Fortifikation annehmen, dass Luxemburg über eine grosse Militärmacht verfügt, obgleich zwar der Paradeplatz der Garnison, wie ich bereits erwähnte, zum Teil mit Tischen und Stühlen aus den benachbarten Wirtschaften besetzt ist. Ausserdem möchte ich nicht vergessen zu erzählen, dass in der Mitte des Platzes sich noch ein Musiktempel befindet, in welchem am Abend ein sehr schönes Gratiskonzert stattfand, wobei übrigens zur Freude der Luxemburger sowohl die Marseillaise wie die Wacht am Rhein gespielt wurde.

Man kann sich nun absolut nicht mein Erstaunen ausmalen, als ich auf neugierige Nachfrage erfuhr, dass die gesamte Luxemburger Armee aus 100 Mann, inklusive der Musikkapelle aus 135 Mann besteht. Ich hatte während der kurzen Zeit meiner Anwesenheit aber $135^1/_2$ gezählt. Der Halbe war ein kleiner Knabe in Uniform, welchen ich für einen Kadetten gehalten und mit zu den Soldaten gerechnet hatte. Uebrigens kann ich zum Schlusse nicht umhin, zu erwähnen, dass ich mit hoher Befriedigung von der Truppe des Landes geschieden bin. Sie benahm sich beim Start der Automobilfahrer und in der Eigenschaft als Wegweiser geradezu musterhaft, und man sah den Soldaten ordentlich die Freude am Gesichte an, dass sie einmal Gelegenheit hatten, in Aktion zu treten.

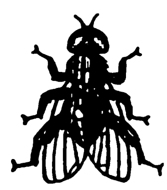


Die Döberitzer Heerstrasse.

Nun wollen wir wieder nach Berlin zurückkehren, das sich inzwischen zur schönsten Stadt der Welt entwickelt hat.



Wohin man heute in Berlin auch kommen mag, sei es selbst der äusserste Osten und Norden, überall spüren wir den Atem der Weltstadt und sehen das flutende Leben einer hochstrebenden Entwicklung. Ueberall merken und fühlen wir den gleichmässigen Herzschlag einer ununterbrochenen Betriebsamkeit und den vorwärts drängenden Impuls rastloser Arbeit, und zwar einer Arbeit, der kein Ziel zu hoch erscheint.



Gar oft habe ich in den letzten Wochen darüber nachgesonnen, wie man in späterer Zeit diese Periode eines riesenhaften Aufschwunges, welche wir das Glück haben, zu erleben, beurteilen wird. Und gleichzeitig wurde ich des Gedankens nicht ledig, dass wir unser Glück nicht richtig einzuschätzen wissen. Nur wenigen ist diese Einsicht gegeben.



Spätere Generationen werden von einem goldenen Zeitalter sprechen, das wir unter der Regierung eines umsichtigen Kaisers, des gnädigen Beschützers von Kunst und Wissenschaft, des friedliebenden Fürsten und sportbeseelten Monarchen zu erleben den Vorzug hatten. Jedes Jahr kommender Zeiten wird sein Bild von den Schlacken der neidenden Gegenwart loslösen und es herrlich verklären. Man wird ihn rühmen, weil er eine Kriegernatur gewesen und ein Friedensfürst geworden ist. Man wird ihn verherrlichen, weil er Berlin verschönt hat, dessen Bewohner seine Grösse nicht voll zu würdigen wussten.

Und wenn die Strassen, Plätze und Denkmäler Berlins die Zeichen sind, welche den volksbeglückenden Willen seiner